Quatre-vingt-septième année. — N° 287. Le Numéro: 35 francs. Mardi 6 Décembre 1955.

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

LOIS ET DÉCRETS

ARRÊTÉS, CIRCULAIRES, AVIS, COMMUNICATIONS, INFORMATIONS ET ANNONCES

ABONNEMENTS	LOIS ET DÉCRETS			Documents administratifs	DÉBATS			Conseil économique		Documents		
					Assemblée nationale	Conseil de la République	Assemblée Union française	Avis et Rapports	Bulletin	Assemblée nationale	Conseil de la République	Assemblée Union fr.
C. C. P. : 9063.13, Paris	UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS	UN AN	UN AN	UN AN	UN AN	UN AN	UN AN	UN AN	UN AN	UN AN
	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS
Métropole et Outre-mer . .	3.450	1.800	950	300	800	600	400	250	550	1.000	500	250
Etranger.	6.600	3.400	1.750	500	2.100	1.600	800	450	850	1.700	800	400

L'Édition des LOIS ET DÉCRETS comprend : les textes des lois, décrets, arrêtés, circulaires, avis, informations, annonces et tables mensuelles.

Les Éditions des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE, du CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE et de l'ASSEMBLÉE DE L'UNION FRANÇAISE comprennent le compte rendu *in extenso* des séances, les questions écrites et les réponses des ministres.

Éditions du CONSEIL ÉCONOMIQUE { Avis et rapports ; Bulletin analytique des séances.

Les Éditions des DOCUMENTS de L'ASSEMBLÉE NATIONALE, du CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE et de l'ASSEMBLÉE DE L'UNION FRANÇAISE comprennent les projets et propositions de loi, rapports et avis des commissions.

L'Édition des DOCUMENTS ADMINISTRATIFS comprend les rapports et statistiques des administrations.

Les tables annuelles sont fournies gratuitement aux abonnés.

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION : 31, Quai Voltaire, Paris (7e). — Tél. : LIT 27-91

SOMMAIRE

DECRETS, ARRETES ET CIRCULAIRES

Ministère des affaires étrangères.

Décret du 5 décembre 1955 portant nomination d'un membre français du conseil des « Saarbergwerke » (p. 11815).

Ministère de l'intérieur.

Décret n° 55-1588 du 29 novembre 1955 fixant les modalités d'organisation du scrutin pour la désignation des représentants du personnel aux commissions administratives paritaires des fonctionnaires de la sûreté nationale et *arrêté* du 29 novembre 1955 portant institution de ces commissions (p. 11806).

Arrêté du 28 novembre 1955 relatif aux pièces de l'état civil requises pour la délivrance de la carte nationale d'identité (p. 11808).

Instruction générale du 1er décembre 1955 précisant les modalités d'application du décret n° 55-1397 du 22 octobre 1955 instituant la carte nationale d'identité (p. 11809).

Ministère de la défense nationale et des forces armées.

Arrêté du 5 décembre 1955 fixant les lieux de stationnement où les militaires peuvent voter par correspondance ou par procuration (p. 11814).

Ministère des finances et des affaires économiques.

Arrêté du 29 novembre 1955 relatif aux prix de la betterave, des sucres de betteraves et de cannes pour la campagne 1955-1956 (p. 11802).

Arrêtés du 3 décembre 1955 portant ouverture de divers concours de recrutement à l'administration des douanes et droits indirects (année 1956) (p. 11805).

Ministère de la France d'outre-mer.

Décret n° 55-1589 du 30 novembre 1955 portant modification de l'article 254 du décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des territoires d'outre-mer (p. 11814).

Ministère de l'éducation nationale.

Décret du 5 décembre 1955 relatif à la situation administrative d'un professeur de l'enseignement supérieur (p. 11815).

Arrêté portant nomination du trésorier de la Comédie-Française (p. 11815).

Ministère des travaux publics, des transports et du tourisme.

Décret n° 55-1590 du 30 novembre 1955 portant codification des textes législatifs concernant l'aviation civile et commerciale (p. 11815).

Ministère de l'industrie et du commerce.

Décrets du 1er décembre 1955 portant promotion et nominations dans l'ordre national de la Légion d'honneur (p. 11815).

Ministère de l'agriculture.

Décret du 28 novembre 1955 portant nomination dans l'ordre national de la Légion d'honneur (p. 11815).

Ministère du travail et de la sécurité sociale.

Arrêté du 28 novembre 1955 portant ouverture de crédits sur exercices clos (p. 11856).

Ministère de la reconstruction et du logement.

Arrêté portant nomination de membres de la commission instituée par l'article 11 du décret n° 50-898 du 2 août 1950 modifié (p. 11856).

Arrêté portant acceptation de démission (administration centrale) (p. 11856).

Ministère de la santé publique et de la population.

Décret n° 55-1591 du 28 novembre 1955 portant code de déontologie médicale et remplaçant le règlement d'administration publique n° 47-1169 en date du 27 juin 1947 (p. 11856).

Arrêté du 3 décembre 1955 relatif au vote par correspondance des hospitalisés (p. 11862).

AVIS, COMMUNICATIONS ET INFORMATIONS

MINISTÈRE DES FINANCES ET DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES

Avis relatif au tirage de la quarante-septième tranche de la loterie nationale 1955 (p. 11862).

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

Tarifs de transport présentés à l'homologation ministérielle par les chemins de fer d'intérêt général (p. 11862).

Annonces (p. 11864).

DEBATS PARLEMENTAIRES

(PUBLICATIONS SPÉCIALES VENDUES SÉPARÉMENT)

N° 113 A. N.

Assemblée nationale. — Réponses des ministres aux questions écrites (p. 6069).

SOMMAIRE DES DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

publiés du 28 novembre au 4 décembre 1955.

ASSEMBLEE NATIONALE

Feuille 85.

Exercice 1955. — Crédits affectés aux dépenses:

Du budget annexe de l'Imprimerie nationale. — Projet de loi (*suite*) ..... p. 2120

Du budget annexe des monnaies et médailles. — Projet de loi ..... p. 2121

Du budget annexe de la Légion d'honneur et de l'ordre de la Libération. — Projet de loi ..... p. 2124

Du budget annexe des postes, télégraphes et téléphones et de la caisse nationale d'épargne. — Projet de loi... p. 2128

Feuille 86.

Exercice 1955. — Crédits affectés aux dépenses:

Du budget annexe des postes, télégraphes et téléphones et de la caisse nationale d'épargne. — Projet de loi (*suite*)... p. 2137

De la radiodiffusion-télévision française. — Projet de loi.. p. 2145

Feuille 87.

Exercice 1955. — Crédits affectés aux dépenses de la radiodiffusion-télévision française. — Projet de loi (*suite*) ..... p. 2153

Personnels des entreprises publiques ou privées. — Reclassement. — Proposition de loi de M. Siefridt ..... p. 2157

Personnels des services concédés ou subventionnés. — Réparation des préjudices de carrière subis de 1940 à 1944. — Proposition de loi de M. Godin ..... p. 2158

Organisation de l'ordre judiciaire. — Modification de la loi du 20 avril 1810. — Projet de loi ..... p. 2158

Circulation des eaux-de-vie naturelles. — Suspension jusqu'au 31 décembre 1955 de l'application de la loi de finances du 7 février 1953. — Proposition de résolution de M. Joseph Denais ..... p. 2158

Règlement de l'Assemblée nationale. — Complément de l'article 48. — Proposition de résolution de M. Guthmuller ..... p. 2159

Code des pensions. — Modification des articles 62 et 123. — Proposition de loi de M. Bignon ..... p. 2159

Veuves des militaires et marins non remariées. — Bénéfice de la sécurité sociale. — Proposition de loi de M. Bignon. p. 2159

Gérants libres. — Situation fiscale. — Proposition de résolution de M. Joseph Denais ..... p. 2160

Allocation vieillesse agricole. — Financement. — Proposition de résolution de M. Waldeck Rochet ..... p. 2160

Fonctionnement de la caisse autonome mutuelle de retraites des agents des réseaux secondaires. — Abrogation du décret n° 54-953 du 14 septembre 1954. — Proposition de loi de M. Marcel Noël ..... p. 2160

Proposition de loi de M. Achille Auban ..... p. 2165

Risque vieillesse des assurances sociales. — Affiliation de certaines catégories d'agents de l'Etat. — Proposition de loi de M. Armengaud ..... p. 2161

Rapports d'experts. — Application devant la juridiction prud'homale de l'article 320 du code de procédure civile. — Proposition de loi M. Mondon ..... p. 2162

Assainissement du marché du vin. — Modification du décret n° 54-956 du 14 septembre 1954. — Proposition de loi de M. Waldeck Rochet ..... p. 2162

Blé-fermage. — Fixation définitive du prix. — Proposition de résolution de M. Waldeck Rochet ..... p. 2162

Allocations de vieillesse agricoles. — Modification des lois n° 52-799 du 10 juillet 1952 et n° 54-301 du 20 mars 1954. — Proposition de loi de M. Delachenal ..... p. 2163

Réduction provisoire des droits d'importation applicables aux oranges. — Ratification du décret n° 54-984 du 30 septembre 1954. — Projet de loi ..... p. 2163

Rétablissement des droits de douane d'importation applicables à certains produits. — Ratification du décret n° 54-932 du 25 septembre 1954. — Projet de loi ..... p. 2163

Transports privés. — Modification du décret du 14 novembre 1949. — Proposition de loi de M. Ramarony ..... p. 2164

Amendes pénales. — Modification du taux. — Lettre rectificative au projet de loi ..... p. 2165

Sociétés de courses. — Revision des impôts sur le chiffre d'affaires. — Proposition de loi de M. Couinaud ..... p. 2165

Plan quadriennal en faveur des anciens combattants. — Ouverture de crédits. — Proposition de résolution de M. Tourné ..... p. 2166

Equipement économique, social, touristique et culturel. — Participation des collectivités locales à des sociétés d'économie mixte. — Rapport par M. Genton ..... p. 2166

Aide aux aveugles et grands infirmes. — Modification de l'ordonnance du 2 février 1945. — Proposition de résolution de M. Joseph Denais ..... p. 2167

Travailleurs agricoles. — Bénéfice de la prime prévue par le décret n° 54-1093 du 9 octobre 1954. — Proposition de résolution de M. Adrien Renard ..... p. 2167

Suicide effectué à l'aide de certains toxiques. — Interdiction de toute publicité faite par la presse et le cinéma. — Proposition de loi de M. Mignot ..... p. 2167

Translation des cendres du maréchal Pétain au cimetière de Douaumont. — Autorisation. — Proposition de résolution de M. Isorni ..... p. 2167

Poursuites fiscales. — Obtention de délais. — Proposition de loi de M. Pupat ..... p. 2168

Feuille 88.

Poursuites fiscales. — Obtention de délais. — Proposition de loi de M. Pupat (*suite*) ..... p. 2169

Attribution régulière de sucre aux personnes âgées économiquement faibles. — Proposition de résolution de M. Jean Cayeux ..... p. 2169

Bénéficiaires de l'allocation vieillesse. — Bénéfice de la loi n° 50-891 du 1er août 1950 accordant des facilités de transport par chemin de fer. — Proposition de loi de M. Billiemaz ..... p. 2169

Pêcheurs. — Revision du taux de prélèvement en faveur de l'action sanitaire et sociale des petits pêcheurs. — Proposition de résolution de M. Mazier ..... p. 2169

Travail à domicile. — Normalisation et protection des travailleurs. — Proposition de loi de M. Raymond Boisdé.. p. 2169

Notification des redressements d'impôts. — Réglementation. — Proposition de loi de M. André Liautey ..... p. 2170

Produits de la mer. — Emploi du terme dans les textes législatifs. — Proposition de résolution de M. Reeb ..... p. 2171

Expulsion des locataires. — Complément à la loi n° 51-1372 du 1er décembre 1951. — Proposition de loi de M. Tourné. p. 2171

Assistance judiciaire. — Bénéfice aux locataires de bonne foi. — Proposition de loi de M. Tourné ..... p. 2172

Développement des dépenses d'investissement pour les dommages de guerre et pour la reconstruction. — Extension à l'Algérie de la loi n° 50-631 du 2 juin 1950. — Projet de loi ..... p. 2172

Classement des voies privées de la ville de Paris et de la ville de Marseille. — Modification de la loi du 15 mai 1939. — Proposition de loi de M. Frédéric-Dupont .... p. 2173

Exercice 1955. — Développement de crédits affectés aux dépenses du ministère :

De la présidence du conseil. — Rapport par M. Le Roy Ladurie ..... p. 2174

Des postes, télégraphes et téléphones et de la caisse d'épargne. — Rapport par M. Dagain ..... p. 2182

CONSEIL DE LA REPUBLIQUE

Feuille 36.

Officiers publics et ministériels d'Algérie. — Création d'une caisse de retraites. — Projet de loi (*suite*) ..... p. 865

Allocation de vieillesse agricole. — Avis par M. Tharradin.. p. 865

Aide aux sinistrés viticoles. — Proposition de résolution de M. Péridier ..... p. 865

Proposition de résolution de M. Jean Durand ..... p. 872

Exercice 1955. — Crédits affectés aux dépenses:
Du ministère de l'agriculture. — Projet de loi..... p. 865
Du ministère de la santé publique et de la population. — Projet de loi..... p. 893
Du ministère des affaires étrangères (I: Services des affaires étrangères). — Projet de loi..... p. 894
Du ministère des affaires étrangères (III: Services français en Sarre). — Projet de loi..... p. 896
Du ministère des affaires marocaines et tunisiennes. — Rapport par M. Gaspard..... p. 896
Simplification des formalités de frontières. — Création d'une commission interdépartementale. — Rapport par M. Pinton ..... p. 869
Secours annuel aux compagnes des militaires, marins ou civils morts pour la France. — Rapport par M. Auberger ..... p. 870
Rapport supplémentaire par M. Auberger..... p. 882
Réforme administrative. — Mesures relatives aux administrateurs civils. — Proposition de résolution de M. Michel Debré ..... p. 871
Réglementation de la profession de professeur de judo et de jiu-jitsu. — Rapport par M. Jean Bertaud..... p. 872
Institutions territoriales et régionales au Togo. — Rapport par M. Lafleur..... p. 874
Avis par M. Raymond Pinchard..... p. 890
Affichage obligatoire pour les pâtissiers employant de la margarine. — Proposition de résolution de M. Gabriel Tellier ..... p. 882
Création du comité interprofessionnel du cassis de Dijon. — Rapport par M. Henri Maupoil..... p. 882
Aménagement de la Durance. — Avis par M. Driant..... p. 883
Algérie. — Règlement des indemnités dues aux victimes d'accidents. — Rapport par M. Vauthier..... p. 887
Travaux géodésiques et topographiques en Algérie. — Rapport par M. Enjalbert..... p. 887
Recrutement de l'armée. — Complément à la loi du 31 mars 1928. — Rapport par M. Yves Estève..... p. 888
Permissions spéciales aux soldats agriculteurs. — Rapport par M. de Montullé..... p. 888
Légion d'honneur pour les volontaires étrangers non naturalisés de la guerre 1914-1918. — Rapport par M. Maroselli ..... p. 889
Congé spécial pour exercice de fonctions électives. — Rapport par M. de Montullé..... p. 889
Prise de rang de certains militaires dans le premier grade d'officier. — Rapport par M. de Montullé..... p. 889
Service juridique et technique de la presse. — Crédits pour l'exercice 1955. — Rapport par M. Rogier..... p. 891
Légion d'honneur pour les militaires n'appartenant pas à l'armée active. — Rapport par M. Maroselli..... p. 892
Sapeurs-pompiers communaux volontaires. — Relèvement des pensions d'invalidité. — Projet de loi..... p. 892

DÉCRETS, ARRÊTÉS ET CIRCULAIRES

MINISTERE DES FINANCES ET DES AFFAIRES ECONOMIQUES

Prix de la betterave, des sucres de betteraves et de cannes, pour la campagne 1955-1956.

Le ministre des finances et des affaires économiques, le ministre de l'agriculture, le ministre de l'industrie et du commerce, le ministre de la France d'outre-mer, le ministre de l'intérieur, le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques et le secrétaire d'Etat aux affaires économiques,

Vu l'ordonnance n° 45-1183 du 30 juin 1945 relative aux prix;

Vu l'article 5 de la loi n° 54-805 du 13 août 1954 portant fixation du budget annexe des prestations familiales agricoles pour l'exercice 1954 et des diverses dispositions d'ordre financier intéressant l'agriculture;

Vu le décret n° 53-703 du 9 août 1953 relatif au régime économique de l'alcool et portant organisation d'un plan sucrier;

Vu le décret n° 54-1137 du 13 novembre 1954 relatif aux prix de la betterave et portant diverses dispositions concernant les distilleries d'alcool de betteraves et les cultures de remplacement;

Vu l'arrêté du 30 septembre 1954 portant dispositions relatives à la betterave sucrière, aux sucres et aux alcools de betteraves et de mélasse;

Vu le décret n° 54-1259 du 20 décembre 1954 fixant la composition, l'organisation et les pouvoirs du groupement national interprofessionnel de la betterave, de la canne et des industries productrices de sucre et d'alcool;

Vu l'article 6 de la loi n° 55-1043 du 6 août 1955 portant ouverture et annulation de crédits sur l'exercice 1955;

Vu l'arrêté du 30 septembre 1955 prévoyant la perception d'une cotisation de résorption au profit de la caisse interprofessionnelle des sucres;

Vu le décret n° 55-668 du 20 mai 1955 relatif à la production betteravière;

Vu les décisions interministérielles des 2 juin et 25 juin 1955;

Après avis du comité national des prix;

Après consultation du groupement national interprofessionnel de la betterave, de la canne et des industries productrices de sucre et d'alcool,

Arrêtent:

TITRE Ier

Prix de la betterave sucrière.

Art. 1er. — Le prix limite de la tonne de betteraves industrielles de la récolte 1955 est fixé pour une betterave de 8°,5 de densité à 4.700 F.

Au prix ci-dessus seront ajoutés:

a) Le montant de la taxe perçue au profit du budget annexe des prestations familiales agricoles fixé à 470 F;

b) Une somme de 5 F destinée au financement des recherches tendant à l'amélioration de la productivité dans la culture de la betterave et à favoriser le développement des cultures de remplacement.

Le montant de cette dernière cotisation devra être versé au fonds national de progrès agricole et utilisé par l'institut technique de la betterave dans les conditions prévues par le décret du 16 janvier 1947 instituant un fonds national de progrès agricole.

TITRE II

CHAPITRE Ier

Prix du sucre cristallisé à la production.

Art. 2. — Le prix limite de vente à la production du sucre cristallisé n° 3 d'origine métropolitaine conforme au règlement du marché des sucres de Paris est fixé, pour la campagne 1955-1956, à 7.120 F le quintal, taxe sur la valeur ajoutée non comprise.

Ce prix s'entend départ usine, marchandise nue, chargée sur moyen de transport (camion, fer ou péniche).

Art. 3. — Le prix fixé à l'article 2 ci-dessus comprend notamment:

a) Une marge limite de fabrication fixée à 3.750 F à la tonne de betterave;

b) Une somme de 3,85 F destinée aux mêmes fins que celles prévues à l'article 1er, paragraphe *b* du présent arrêté;

c) Une somme de 505 F qui sera perçue par le service des péréquations de la direction de la comptabilité publique pour alimenter la caisse de péréquation prévue à l'article 20 du présent arrêté. Cette somme est destinée à financer pendant la campagne 1955-1956, le stockage des sucres provenant de cette campagne et effectué sur le territoire métropolitain, à l'exclusion des stocks provenant des campagnes antérieures et des sucres produits en 1955-1956 au delà du tonnage prévu dans le plan de campagne;

d) Une cotisation de résorption de 425 F destinée à la caisse interprofessionnelle créée à l'article 1er du décret n° 54-1259 du 20 décembre 1954.

A titre de mesures accessoires destinées à assurer l'application du prix fixé à l'article précédent, les fabricants de sucre sont tenus à verser aux caisses indiquées les sommes de 3,85, 505 et 425 F pour tous les sucres fabriqués pendant la campagne 1955-1956 dans la limite du tonnage prévu par le plan de campagne.

La somme de 505 F prévue ci-dessus est exigible dès la commercialisation des sucres par les fabricants et recouvrable dans un délai de quinze jours à l'échéance de chaque trimestre.

La cotisation de résorption de 425 F est due par chaque fabricant de sucre de la métropole; elle est exigible par tiers et recouvrable avant les 31 décembre 1955, 31 janvier et 31 mars 1956.

Pour les sucres de la campagne 1954-1955, la redevance prévue au paragraphe *c* ci-dessus est fixée à 382 F.

Art. 4. — Le prix fixé à l'article 2 ci-dessus pourra être majoré dans les conditions suivantes pour les livraisons effectuées en sacs jute type « syndical », emballage perdu:

a) Sac neuf ..... 200 F
b) Sac usagé ayant déjà effectué un voyage ..... 150 F
Sac usagé ayant déjà effectué deux voyages ..... 130 F
Sac usagé ayant déjà effectué trois voyages ..... 120 F
Sac usagé ayant déjà effectué plus de trois voyages: majoration à débattre entre acheteur et vendeur.

Art. 5. — Le prix limite fixé à l'article 2 ci-dessus, compte tenu des dispositions de l'article 4, est applicable, au stade délivré port métropolitain, aux sucres de qualité correspondante originaires des départements et territoires d'outre-mer.

Art. 6. — Les producteurs de sucre d'outre-mer auront à verser:

1° Au service des péréquations, pour alimenter la caisse de péréquations prévue à l'article 20 du présent arrêté:

a) Réunion et Antilles:

Une contribution forfaitaire respective de 114 et 102 millions.

Une somme de 265 F par quintal de sucre exprimé en cristallisé n° 3, sur toutes les quantités expédiées sous quelque régime douanier et pour quelque destination que ce soit, dans la limite des tonnages prévus, à l'article 22 de l'arrêté du 30 septembre 1954.

Les sommes ci-dessus seront imputées sur le versement de l'aide exceptionnelle de 450 F par quintal accordée aux producteurs des départements d'outre-mer.

b) Madagascar: une somme de 505 F par quintal de sucre exprimé en cristallisé n° 3 sur toutes les quantités de sucre expédiées dans la métropole;

2° A la caisse interprofessionnelle des sucres une cotisation de résorption de 320 F par quintal de sucre exprimé en raffiné sur les tonnages fixés pour les départements et territoires d'outre-mer par l'article 22 de l'arrêté du 30 septembre 1954.

Cette cotisation est due par chaque fabricant de sucre des départements et territoires d'outre-mer producteurs.

Pour la Réunion et Madagascar, elle est recouvrable à concurrence de un cinquième de son montant au 31 décembre 1955, deux cinquièmes au 31 janvier et deux cinquièmes au 31 mars 1956.

Pour les Antilles, elle est recouvrable à concurrence de un cinquième au 30 avril, deux cinquièmes au 31 mai et deux cinquièmes au 31 juillet 1956.

En ce qui concerne les fabricants de sucre de la métropole, de la Réunion et de Madagascar, l'acompte appelé par l'arrêté du 30 septembre 1955 s'imputera proportionnellement sur les versements à effectuer aux échéances ci-dessus visées.

Les présentes dispositions ne font pas obstacle aux conditions d'exigibilité et de recouvrement prévues par l'arrêté du 30 septembre 1955.

Art. 7. — Les importateurs de sucre étranger sont tenus de verser au service des péréquations, dans le délai d'un mois à compter de la date de l'importation, une somme de 505 F par quintal de sucre exprimé en cristallisé n° 3 pour alimenter la caisse de péréquation prévue à l'article 20 du présent arrêté.

Art. 8. — Les prix limites de vente à la production et aux différents stades du commerce des sucres n°s 2 et 2 *ter*, conformes au règlement du marché des sucres de Paris, sont fixés sur la base du prix du sucre blanc n° 3, déduction faite d'une réfaction de 0,75 p. 100 pour le sucre n° 2 et de 0,30 p. 100 pour le sucre n° 2 *ter*.

Le prix limite de vente des sucres roux à la production et aux différents stades du commerce est déterminé par rapport au prix fixé pour le sucre blanc n° 3 en fonction de leur rendement exprimé en sucre raffiné.

Des primes limites de qualité pourront être accordées, pour des tonnages déterminés et préalablement à toute facturation, à des sucres de fabrications spéciales par décision conjointe du ministre des finances et des affaires économiques et du ministre de l'agriculture.

Art. 9. — La commission limite de courtage est fixée à 50 F par quintal.

Chapitre II

Prix des sucres cristallisés et semoule de cristallisé.

Art. 10. — Les marges limites de distribution applicables aux ventes effectuées par quantités inférieures à 10 tonnes sont fixées comme suit par quintal:

200 F pour les livraisons de 1 à 10 quintaux.
175 F pour les livraisons de 11 à 24 quintaux.
150 F pour les livraisons de 25 à 50 quintaux.
100 F pour les livraisons de 51 à 99 quintaux.

Ces marges s'entendent hors taxes et ne peuvent se cumuler avec la marge de gros.

Art. 11. — Les marges limites de gros et de détail sont fixées respectivement par quintal, taxes non comprises, à 320 F pour le grossiste et 410 F pour le détaillant.

Art. 12. — Les prix limites de vente, au départ des ateliers de conditionnement des sucres cristallisés en sacs papier, cachetés et agrafés, emballage perdu, sont constitués par la somme des éléments suivants:

a) Le prix limite de vente du sucre cristallisé tel qu'il résulte de l'application de l'article 2 et du paragraphe *a* de l'article 4, titre II, du présent arrêté, majoré éventuellement de la commission de courtage;

b) Les frais moyens d'approche;

c) Les marges limites de conditionnement fixées comme suit:

125 F par quintal pour les livraisons en sacs de 50 kg,
220 F par quintal pour les livraisons en sacs de 20 kg,
340 F par quintal pour les livraisons en sacs de 10 kg,
380 F par quintal pour les livraisons en sacs de 5 kg,
635 F par quintal pour les livraisons en sacs de 1 kg,
795 F par quintal pour les livraisons en sacs de 0,5 kg;

d) La taxe sur la valeur ajoutée.

Art. 13. — La marge limite de fabrication du sucre semoule de cristallisé est fixée hors taxe à 360 F le quintal.

Les marges limites de conditionnement applicables au sucre semoule sont celles fixées au paragraphe *c* de l'article précédent.

Chapitre III

Prix des sucres agglomérés et raffinés en morceaux.

Art. 14. — Les prix limites de vente, départ usine, des sucres agglomérés et des sucres raffinés en lingots comprimés cassés, rangés en boîtes de 1 kg, sont constitués par la somme des éléments suivants:

a) Le prix limite de vente du sucre cristallisé, tel qu'il résulte de l'application de l'article 2 et du paragraphe *a* de l'article 4, titre II du présent arrêté, majoré éventuellement de la commission de courtage;

b) Les frais réels d'approche des sucres bruts jusqu'aux raffineries ou usines d'agglomération.

Ces frais seront déterminés dans les conditions suivantes:

Chaque raffineur ou agglomérateur est tenu, à titre de mesure accessoire destinée à assurer l'application des dispositions qui précèdent, d'ouvrir un compte spécial de frais d'approche des sucres bruts qui sera:

1° Débité des frais d'approche réels exposés pour amener ces sucres jusqu'au quai de déchargement des usines, à l'exclusion des frais de séjour éventuel en entrepôt;

2° Crédité en recettes d'une somme compensatrice par quintal que les raffineurs et agglomérateurs sont autorisés à inclure dans leurs prix de vente du sucre départ raffinerie ou usine d'agglomération et qui doit être déterminée pour équilibrer les sommes portées au débit du compte.

Le montant de cette somme compensatrice pourra être modifié tous les trois mois en fonction de l'équilibre du compte. Celui-ci devra être arrêté tous les semestres et le montant de la somme compensatrice devra être obligatoirement revisé si le compte fait apparaître, après report du solde du semestre précédent, un écart de plus de 20 p. 100 entre la somme compensatrice et les frais d'approche moyens des sucres bruts (exprimés en raffiné) transportés au cours du semestre considéré. Le solde du compte arrêté, le semestre précédent devra être reporté, selon le cas, au crédit ou au débit du compte ouvert pour le semestre ultérieur;

c) Les écarts de vente fixés, hors taxes, par quintal, à 1.485 F pour le sucre raffiné et à 1.250 F pour le sucre aggloméré;

d) Les taxes fiscales.

Art. 15. — Les prix limites du sucre semoule de raffiné ne pourront excéder aux différents stades et dans les mêmes conditions de vente:

a) Pour les sachets de 1 kg, les prix limites fixés pour le sucre raffiné en morceaux présenté en boîtes de 1 kg;

b) Pour les sachets de 500 grammes, la moitié du prix déterminé ci-dessus majoré d'un supplément spécial de conditionnement de 0,80 F par sachet.

Art. 16. — Les marges limites de gros et de détail des sucres raffinés et agglomérés en morceaux, ainsi que les sucres semoules de raffiné, sont identiques à celles fixées à l'article 11 du titre II du présent arrêté

Chapitre IV

Sucres spéciaux en vente libre.

Art. 17. — Les prix du sucre désignés ci-après peuvent être librement débattus entre acheteurs et vendeurs, tant à la production qu'aux différents stades de la distribution:

Sucre candi;

Sucre en morceaux enveloppés par unité ou en groupe de 5 au maximum;

Sucre semoule en sachets de 10 grammes;

Sucre semoule présenté en boîtes carton hermétique, en emballages tissus ou cellophane ou en paquetage de luxe présentant un sachet intérieur d'une contenance maximum de 1 kg.

Toutes les dispositions de la réglementation des prix qui ne se rapportent pas à la fixation proprement dite des prix restent applicables aux sucres visés dans le présent article.

Art. 18. — Les contingents prévus par les arrêtés n° 21585 du 21 mai 1951 et 21800 du 18 septembre 1951 relatifs aux prix des sucres raffinés et agglomérés de présentation non courante sont majorés de 20 p. 100 pour la durée de la campagne 1955-1956.

Les dispositions du chapitre 3 du présent arrêté restent applicables à toutes les ventes excédant les contingents fixés par les arrêtés précités.

Chapitre V

Art. 19. — Délégation de compétence est accordée au préfet de police et aux préfets pour fixer, par arrêté, les prix limites de gros et de détail des sucres raffinés, agglomérés et des sucres cristallisés et semoule de cristallisé en sachets.

Ampliations des arrêtés et des décomptes d'établissement des prix devront être transmises à la direction générale des prix du secrétariat d'Etat aux affaires économiques.

Art. 20. — Les opérations de compensation des frais de stockage sont assurées par le service des péréquations de la direction de la comptabilité publique et reprises dans le compte spécial du Trésor intitulé « Opérations de compensation sur denrées et produits divers ».

Les fabricants de sucre, raffineurs, broyeurs, agglomérateurs et négociants, autres que grossistes et détaillants, pourront recevoir du service précité, sur justification, dans la limite des ressources disponibles à cet effet, une prime mensuelle de 45 F par quintal, sur les sucres stockés ou en cours de transport dans la métropole, dont ils sont propriétaires au premier de chacun des mois du 1er janvier au 30 septembre inclus.

CHAPITRE VI

Art. 21. — Les dispositions du présent arrêté ne sont pas applicables aux sucres produits au delà du tonnage prévu dans le plan de campagne en ce qui concerne la métropole, et au delà des tonnages prévus à l'article 22 de l'arrêté du 30 septembre 1954 pour les départements et territoires d'outre-mer.

Ces sucres ne peuvent bénéficier d'aucun des avantages accordés aux tonnages produits dans les limites fixées. En conséquence ils doivent faire l'objet, soit d'un report, soit de ventes à l'extérieur de la zone franc sans que ces opérations puissent donner lieu à une participation financière de l'Etat ou de la caisse interprofessionnelle, sauf l'exonération de taxe prévue à l'article 5 de la loi du 13 août 1954 et l'aide définie par la décision interministérielle du 16 août 1955.

Art. 22. — Cessent d'être applicables les dispositions de l'arrêté du 30 septembre 1954, à l'exception de l'article 22.

Fait à Paris, le 29 novembre 1955.

Le ministre des finances et des affaires économiques,
PIERRE PFLIMLIN.

Le ministre de l'intérieur,
MAURICE BOURGÈS-MAUNOURY.

Le ministre de l'agriculture,
JEAN SOURBET.

Le ministre de l'industrie et du commerce,
ANDRÉ MORICE.

Pour le ministre de la France d'outre-mer
et par délégation:
Le directeur du cabinet,
ADOLPHE TOUFFAIT.

Le secrétaire d'Etat aux finances
et aux affaires économiques,
GILBERT-JULES.

Le secrétaire d'Etat aux affaires économiques,
PIERRE ABELIN.

Ouverture de divers concours de recrutement à l'administration des douanes et droits indirects (année 1956).

AGENTS BREVETÉS STAGIAIRES DES SERVICES EXTÉRIEURS

Le ministre des finances et des affaires économiques et le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil,

Vu la loi de finances du 24 mai 1951, et notamment son article 29;
Vu le décret n° 53-712 du 9 août 1953 tendant à réglementer les suppressions d'emploi, les reclassements et les licenciements;
Vu le décret n° 55-792 du 15 juin 1955 relatif aux personnels des services des affaires allemandes et autrichiennes, et notamment son article 2;
Vu le décret n° 52-340 du 25 mars 1952 portant règlement d'administration publique pour la fixation du statut particulier du corps des personnels brevetés des brigades des douanes;
Vu les propositions du directeur général des douanes et droits indirects;
Sur le rapport du directeur du personnel et du matériel,

Arrêtent:

Art. 1er. — Indépendamment de l'application des dispositions législatives et réglementaires relatives aux emplois réservés, est autorisée, au cours de l'année 1956, l'ouverture d'un concours pour le recrutement de trois cent quarante agents brevetés stagiaires des services extérieurs de l'administration des douanes et droits indirects.

Art. 2. — Par application des dispositions du décret n° 55-792 du 15 juin 1955, trente-quatre emplois seront, en outre, offerts aux agents des services des affaires allemandes et autrichiennes dans les conditions prévues aux articles 3 et 5 dudit décret.

Art. 3. — Indépendamment des emplois auxquels donnent lieu les recrutements visés aux articles 1er et 2 du présent arrêté, il pourra être pourvu, dans les conditions prévues par l'article 2 du décret n° 53-712 du 9 août 1953, à soixante-quatorze emplois d'agent breveté stagiaire.

Art. 4. — Le directeur général des douanes et droits indirects est chargé de l'application du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 3 décembre 1955.

Le ministre des finances et des affaires économiques,
Pour le ministre et par délégation:
Le directeur du cabinet,
PIERRE BESSE.

Le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil,
Pour le secrétaire d'Etat et par délégation:
Le directeur de la fonction publique,
PIERRE CHATENET.

PRÉPOSÉS STAGIAIRES

Le ministre des finances et des affaires économiques et le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil,

Vu la loi de finances n° 51-598 du 24 mai 1951 et notamment son article 29;
Vu le décret n° 53-712 du 9 août 1953 tendant à réglementer les suppressions d'emploi, les reclassements et les licenciements;
Vu le décret n° 55-792 du 15 juin 1955 relatif aux personnels des services des affaires allemandes et autrichiennes et notamment son article 2;
Vu le décret n° 52-343 du 25 mars 1952 portant règlement d'administration publique pour la fixation du statut particulier du corps des préposés, matelots, brigadiers et patrons des douanes;
Vu les propositions du directeur général des douanes et droits indirects;
Sur le rapport du directeur du personnel et du matériel,

Arrêtent:

Art. 1er. — Indépendamment de l'application des dispositions législatives et réglementaires relatives aux emplois réservés, est autorisée, au cours de l'année 1956, l'ouverture d'un concours pour le recrutement de trois cent dix préposés stagiaires des services extérieurs de l'administration des douanes et droits indirects, dont dix pour le gouvernement général de l'Algérie.

Art. 2. — Par application des dispositions du décret n° 55-792 du 15 juin 1955, trente et un emplois seront, en outre, offerts aux agents des services des affaires allemandes et autrichiennes dans les conditions prévues aux articles 3 et 5 dudit décret.

Art. 3. — Indépendamment des emplois auxquels donnent lieu les recrutements visés aux articles 1er et 2 du présent arrêté, il pourra être pourvu, dans les conditions prévues par l'article 2 du décret n° 53-712 du 9 août 1953 à cent soixante-deux emplois de préposé stagiaire.

Art. 4. — Le directeur général des douanes et droits indirects est chargé de l'application du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 3 décembre 1955.

Le ministre des finances et des affaires économiques,
Pour le ministre et par délégation:
Le directeur du cabinet,
PIERRE BESSE.

Le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil,
Pour le secrétaire d'Etat et par délégation:
Le directeur de la fonction publique,
PIERRE CHATENET.

MATELOTS STAGIAIRES DES SERVICES EXTÉRIEURS

Le ministre des finances et des affaires économiques et le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil,

Vu la loi de finances n° 51-598 du 24 mai 1951, et notamment son article 29;
Vu le décret n° 53-712 du 9 août 1953 tendant à réglementer les suppressions d'emploi, les reclassements et les licenciements;
Vu le décret n° 55-792 du 15 juin 1955 relatif aux personnels des services des affaires allemandes et autrichiennes, et notamment son article 2;
Vu le décret n° 52-343 du 25 mars 1952 portant règlement d'administration publique pour la fixation du statut particulier du corps des préposés, matelots, brigadiers et patrons des douanes;
Vu les propositions du directeur général des douanes et droits indirects;
Sur le rapport du directeur du personnel et du matériel,

Arrêtent:

Art. 1er. — Indépendamment de l'application des dispositions législatives et réglementaires relatives aux emplois réservés, est autorisée, au cours de l'année 1956, l'ouverture d'un concours pour le recrutement de trente matelots stagiaires des services extérieurs de l'administration des douanes et droits indirects.

Art. 2. — Par application des dispositions du décret n° 55-792 du 15 juin 1955, trois emplois seront, en outre, offerts aux agents des services des affaires allemandes et autrichiennes dans les conditions prévues aux articles 3 et 5 dudit décret.

Art. 3. — Indépendamment des emplois auxquels donnent lieu les recrutements visés aux articles 1er et 2 du présent arrêté, il pourra être pourvu, dans les conditions prévues par l'article 2 du décret n° 53-712 du 9 août 1953, à quinze emplois de matelot stagiaire.

Art. 4. — Le directeur général des douanes et droits indirects est chargé de l'application du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 3 décembre 1955.

Le ministre des finances et des affaires économiques,
Pour le ministre et par délégation;
Le directeur du cabinet,
PIERRE BESSE.

Le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil,
Pour le secrétaire d'Etat et par délégation:
Le directeur de la fonction publique,
PIERRE CHATENET.

MINISTERE DE L'INTERIEUR

Décret n° 55-1588 du 29 novembre 1955 fixant les modalités d'organisation du scrutin pour la désignation des représentants du personnel aux commissions administratives paritaires des fonctionnaires de la sûreté nationale.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur et du secrétaire d'Etat à la présidence du conseil,

Vu la loi n° 46-2294 du 19 octobre 1946 portant statut général des fonctionnaires;

Vu le décret n° 47-1370 du 24 juillet 1947 portant règlement d'administration publique pour l'application de l'article 22 de la loi du 19 octobre 1946 et relatif aux commissions administratives paritaires et aux comités techniques paritaires;

Vu la loi n° 48-1504 du 28 septembre 1948 relatif au statut spécial des fonctionnaires de police;

Vu le décret n° 55-754 du 25 mai 1955 portant règlement d'administration publique fixant les dispositions communes applicables aux fonctionnaires de la sûreté nationale, et notamment son article 4,

Décrète:

Art. 1er. — La désignation des représentants du personnel aux commissions administratives paritaires de la sûreté nationale a lieu, d'une part, dans les conditions fixées aux articles 10, 11, 12, 13 et 15 du décret du 24 juillet 1947, d'autre part, dans les conditions déterminées ci-après.

Art. 2. — Chaque liste de candidats doit porter obligatoirement, pour chacun des grades ou classes où elle entend être représentée, un nombre de candidats égal au nombre de sièges à pourvoir.

Art. 3. — Chaque liste doit être accompagnée:

D'une déclaration de candidature signée par chaque candidat;

D'une note indiquant le titre de l'organisation syndicale ou professionnelle sous le patronage de laquelle elle se place;

D'une note indiquant le nom d'un fonctionnaire résidant au lieu où s'effectue le dépouillement du scrutin et habilité à représenter les candidats dans les opérations électorales.

Art. 4. — Aucune liste ne peut être déposée ou modifiée après la date limite fixée pour le dépôt des candidatures.

Si, après cette date, les candidats inscrits sur une liste sont reconnus inéligibles ou remettent leur démission, la liste est considérée comme n'ayant présenté aucun candidat pour le grade correspondant.

Toutefois, lorsque la démission a eu lieu pour cas de force majeure ou si le fait motivant l'inéligibilité est intervenu après la date limite prévue pour le dépôt des listes et au plus tard dix jours avant la date fixée pour le scrutin, le candidat défaillant peut être remplacé.

Art. 5. — Le vote a lieu par correspondance, au scrutin secret et sous double enveloppe.

Les électeurs votent pour les candidats de leur grade ou de leur classe et eux seuls.

Le vote ne peut porter que sur des listes entières.

Art. 6. — Sont proclamés élus, en qualité de représentants du personnel, les candidats qui, dans chacun des grades ou classes, ont obtenu la majorité relative.

Les représentants élus sont nommés délégués titulaires ou suppléants en fonction de l'ordre de présentation sur la liste.

Art. 7. — Le ministre de l'intérieur et le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 29 novembre 1955.

EDGAR FAURE.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre de l'intérieur,

MAURICE BOURGÈS-MAUNOURY.

Le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil,

JEAN MÉDECIN.

Institution des commissions administratives paritaires des fonctionnaires de la sûreté nationale.

Le ministre de l'intérieur et le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil,

Vu la loi n° 46-2294 du 19 octobre 1946 portant statut général des fonctionnaires;

Vu le décret n° 47-1370 du 24 juillet 1947 portant règlement d'administration publique pour l'application de l'article 22 de la loi du 19 octobre 1946 et relatif aux commissions administratives paritaires et aux comités techniques paritaires;

Vu la loi n° 48-1504 du 28 septembre 1948 relative au statut spécial des fonctionnaires de police;

Vu le décret n° 49-1239 du 13 septembre 1949 portant règlement d'administration publique et fixant les dispositions communes applicables aux fonctionnaires stagiaires de l'Etat;

Vu le décret n° 51-611 du 24 mai 1951 portant règlement d'administration publique relatif à l'institution et aux attributions des inspecteurs généraux de l'administration au ministère de l'intérieur en mission extraordinaire;

Vu le décret n° 53-1144 du 24 novembre 1953 portant règlement d'administration publique relatif au statut particulier du corps des gardiens de la paix de la sûreté nationale, et notamment son article 22;

Vu le décret n° 55-105 du 20 janvier 1955 relatif au fonctionnement des services de police en Algérie;

Vu le décret n° 55-106 du 20 janvier 1955 fixant les conditions d'intégration des contrôleurs généraux et commissaires de police de la sécurité générale de l'Algérie dans les corps correspondants de la sûreté nationale et modifiant le décret n° 54-580 du 8 juin 1954 portant règlement d'administration publique relatif au statut particulier du corps des commissaires de police de la sûreté nationale;

Vu le décret n° 55-107 du 20 janvier 1955 fixant les conditions d'intégration des fonctionnaires du corps des gardiens de la paix de la sécurité générale de l'Algérie dans le corps des gardiens de la paix de la sûreté nationale et modifiant le décret n° 53-1144 du 24 novembre 1953 portant règlement d'administration publique relatif au statut particulier du corps des gardiens de la paix de la sûreté nationale;

Vu le décret n° 55-401 du 9 avril 1955 portant règlement d'administration publique relatif au statut particulier du corps des commandants et officiers de la ssûreté nationale, et notamment son article 25;

Vu le décret n° 55-754 du 25 mai 1955 portant règlement d'administration publique fixant les dispositions communes applicables aux fonctionnaires de la sûreté nationale;

Vu le décret n° 55-1588 du 29 novembre 1955 fixant les modalités d'organisation du scrutin pour la désignation des représentants du personnel aux commissions administratives paritaires des fonctionnaires de la sûreté nationale;

Sur la proposition du directeur général de la sûreté nationale,

Arrêtent:

Art. 1er. — Les commissions administratives paritaires de la sûreté nationale comprennent des commissions nationales, des commission interdépartementales, des commissions départementales et une commission locale. Ces commissions fonctionnent dans les conditions prévues par le décret du 24 juillet 1947.

TITRE Ier

ORGANISATION ET COMPÉTENCE DES COMMISSIONS ADMINISTRATIVES PARITAIRES

SECTION I. — *Commissions nationales.*

Art. 2. — Il est créé auprès du directeur général de la sûreté nationale dix commissions administratives paritaires nationales respectivement compétentes à l'égard des fonctionnaires énumérés ci-après:

1° Commissaires de police;
2° Commandants et officiers de compagnies républicaines de sécurité;
3° Commandants et officiers de corps urbains;
4° Officiers de police;
5° Officiers de police adjoints;
6° Inspecteurs d'identité judiciaire et secrétaires archivistes;
7° Inspecteurs de police;
8° Gardiens de la paix de compagnies républicaines de sécurité;
9° Gardiens de la paix de corps urbains;
10° Agents spéciaux de police d'Etat.

Art. 3. — Sous réserve de la compétence propre attribuée aux commissions interdépartementales, départementales et locales, les attributions des commissions nationales sont celles fixées, d'une part par la loi du 19 octobre 1946, à l'exception toutefois de celles prévues à ses articles 43, 71, 78 et 128, d'autre part par le décret du 25 mai 1955.

Elles peuvent, en outre, être consultées sur initiative du ministre, conformément aux dispositions prévues au dernier alinéa de l'article 23 du décret du 24 juillet 1947.

SECTION II. — *Commissions interdépartementales.*

Algérie.

Art. 4. — Il est créé, auprès du gouverneur général de l'Algérie, deux commissions administratives paritaires interdépartementales respectivement compétentes à l'égard des gardiens de la paix de compagnies républicaines de sécurité et des gardiens de la paix de corps urbains mis à la disposition du gouverneur général de l'Algérie.

Art. 5. — Outre les cas où elles peuvent être consultées sur initiative du ministre, les commissions visées à l'article 4 ci-dessus jouent le rôle de conseil de discipline.

La commission compétente à l'égard des gardiens de la paix de corps urbains est également chargée de préparer les travaux de la commission nationale en matière d'avancement de grade.

Métropole.

Art. 6. — Il est créé dans chaque région, auprès de l'inspecteur général de l'administration en mission extraordinaire, trois commissions administratives paritaires interdépartementales respectivement compétentes à l'égard des inspecteurs de police, des gardiens de la paix des compagnies républicaines de sécurité et des gardiens de la paix de corps urbains affectés dans le ressort territorial de la région.

Art. 7. — Outre les cas où elles peuvent être consultées sur initiative du ministre, les commissions visées à l'article 6 ci-dessus sont chargées de préparer les travaux des commissions nationales en matière d'avancement de grade des inspecteurs de police et des gardiens de la paix de corps urbains.

Pour les trois catégories de fonctionnaires mentionnées à l'article précédent, elles jouent également le rôle de conseil de discipline.

Art. 8. — En tant que conseil de discipline, la compétence de la commission interdépartementale intéressée créée auprès de l'inspecteur général de l'administration en mission extraordinaire à Bordeaux s'étend également aux inspecteurs de police affectés dans l'un des départements de la Guadeloupe, Guyane ou Martinique.

Dans les mêmes conditions, la compétence de la commission administrative paritaire interdépartementale créée auprès de l'inspecteur général de l'administration en mission extraordinaire à Marseille s'étend aux inspecteurs de police affectés dans le département de la Réunion.

SECTION III. — *Commissions départementales.*

Art. 9. — Il est créé, auprès de chacun des préfets des départements de la Guadeloupe, Guyane, Martinique et Réunion, deux commissions administratives paritaires départementales respectivement compétentes à l'égard:

1° Des inspecteurs de police;

2° Des gardiens de la paix de corps urbains et des agents spéciaux de police d'Etat.

Art. 10. — Outre les cas où elles peuvent être consultées sur initiative du ministre, les commissions visées à l'article 9 ci-dessus sont chargées de préparer les travaux des commissions nationales en matière d'avancement de grade.

La commission compétente à l'égard des gardiens de la paix de corps urbains et des agents spéciaux de police d'Etat joue également le rôle de conseil de discipline.

SECTION IV. — *Commission locale.*

Art. 11. — Il est créé auprès du directeur du personnel et du matériel de la police une commission administrative paritaire locale compétente à l'égard des gardiens de la paix de la compagnie urbaine de sécurité.

Art. 12. — Outre les cas où elle peut être consultée sur initiative du ministre, la commission visée à l'article 11 susvisée est chargée de préparer les travaux de la commission nationale en matière d'avancement de grade.

Elle joue également le rôle de conseil de discipline.

TITRE II

COMPOSITION DES COMMISSIONS

Art. 13. — La représentation du personnel dans chacune des commissions nationales et interdépartementales est assurée à raison de deux délégués titulaires et de deux suppléants par grade ou par classe.

Toutefois, la représentation du personnel ne sera assurée qu'à raison d'un délégué titulaire et d'un suppléant dans les cas suivants:

1° Commission nationale des commandants et officiers de compagnies républicaines de sécurité. — Grade: commandant de groupement.

2° Commission nationale des commandants et officiers de corps urbains. — Grade: commandant principal.

3° Commissions interdépartementales des gardiens de la paix de compagnies républicaines de sécurité créées auprès des inspecteurs généraux de l'administration en mission extraordinaire. — Grade: officier de paix adjoint.

4° Commission interdépartementale des gardiens de la paix de compagnies républicaines de sécurité créée auprès du gouverneur général de l'Algérie. — Grade: brigadier-chef.

Art. 14. — Pour la représentation du personnel à la commission nationale des commandants et officiers de corps urbains, les commandants de groupement et les commandants principaux seront considérés comme appartenant au même grade.

Art. 15. — Pour la représentation du personnel dans chacune des commissions nationales et interdépartementales, compétentes respectivement à l'égard des gardiens de compagnies républicaines de sécurité et des gardiens de corps urbains, les gardiens et les sous-brigadiers seront considérés comme appartenant au même grade.

Pour la représentation du personnel à la commission interdépartementale des gardiens de la paix de compagnies républicaines de sécurité créée auprès du gouverneur général de l'Algérie, les officiers de paix adjoints et les brigadiers-chefs seront considérés comme appartenant au même grade.

Art. 16. — La représentation du personnel dans chacune des commisions départementales est assurée à raison de deux délégués titulaires et de deux suppléants par grade ou par classe.

Toutefois, les officiers de paix adjoints, les brigadiers-chefs et les brigadiers seront considérés comme appartenant au même grade. Celui-ci sera représenté à raison d'un délégué titulaire et d'un suppléant.

Les sous-brigadiers, les gardiens de la paix et les agents spéciaux de police d'Etat seront considérés comme appartenant au même grade.

Art. 17. — Pour la représentation du personnel à la commission locale des gardiens de la compagnie urbaine de sécurité, les officiers de paix adjoints et les brigadiers-chefs seront considérés comme appartenant au même grade. De même les sous-brigadiers et les gardiens seront considérés comme appartenant au même grade.

TITRE III

ORGANISATION DES ÉLECTIONS

SECTION I. — *Listes électorales et listes de candidatures.*

Art. 18. — Les listes des électeurs appelés à voter sont arrêtées:

1° Par le directeur général de la sûreté nationale, en ce qui concerne les commissaires de police, les commandants et officiers, les officiers de police, les officiers de police adjoints, les inspecteurs d'identité judiciaire, les secrétaires archivistes, les gardiens de compagnies républicaines de sécurité et les agents spéciaux de police d'Etat;

2° Par le gouverneur général de l'Algérie, en ce qui concerne les gardiens de la paix de corps urbains en fonction en Algérie;

3° Par les inspecteurs généraux de l'administration en mission extraordinaire, en ce qui concerne les inspecteurs de police et les gardiens de la paix de corps urbains en fonction dans la région;

4° Par les préfets des départements d'outre-mer, en ce qui concerne les inspecteurs de police et les gardiens de la paix de corps urbains en fonction dans le département.

Elles sont tenues à la disposition des personnels au siège de chaque bureau de vote quarante jours au moins avant la date fixée pour le scrutin.

En vue de leur inscription sur les listes électorales, le grade du fonctionnaire est appréciée à la date du jour fixé pour les élections.

Toutefois, les fonctionnaires appelés à changer de grade du fait d'une promotion et non encore installés dans ce grade à la date du jour fixé pour les élections, prennent part au vote dans le grade qu'ils occupent effectivement.

Les fonctionnaires qui sont l'objet d'une mutation après établissement de la liste électorale sont de droit admis à participer au vote au lieu de leur nouvelle résidence administrative.

Art. 19. — Nul ne peut être candidat à la fois à une commission nationale et à une commission interdépartementale, départementale ou locale.

Les fonctionnaires en position de détachement ne peuvent faire acte de candidature que pour les commissions nationales.

Art. 20. — Les listes de candidats doivent être déposées trente-cinq jours au moins avant la date fixée pour le scrutin au siège:

De la direction générale de la sûreté nationale en ce qui concerne les élections aux commissions nationales et locales;

Selon le cas, du gouvernement général de l'Algérie ou du centre administratif et technique interdépartemental en ce qui concerne les élections aux commissions interdépartementales;

De la préfecture en ce qui concerne les élections aux commissions départementales.

SECTION II. — *Modalités du vote.*

Art. 21. — Chaque électeur insère son bulletin de vote dans une enveloppe qui ne doit porter d'autre mention extérieure que l'indication du grade auquel il appartient, sa classe et le cas échéant, la désignation de la commission sur laquelle porte son vote. Il place cette enveloppe sans la cacheter dans un second pli portant mention de la nature du scrutin, l'adresse du bureau de vote et sur lequel il inscrit ses nom et prénoms, son grade, son affectation et appose sa signature.

Ce pli, cacheté, est adressé par la poste au siège du bureau de vote intéressé. Il doit être expédié dans des délais suffisants pour qu'il parvienne au siège du bureau de vote au plus tard le jour de l'élection, avant la clôture du scrutin.

Ce pli peut éventuellement être remis au chef de service, à charge pour celui-ci de faire parvenir en temps utile, au bureau de vote compétent, les bulletins ainsi déposés, accompagnés d'un état récapitulatif du nom et de la qualité des votants.

SECTION III. — *Institution et attributions des bureaux de vote.*

Art. 22. — Pour chacune des catégories de fonctionnaires visés à l'article 9 ci-dessus, il est institué un bureau départemental de vote au siège de la préfecture.

Ce bureau est composé:

Du préfet, ou de son représentant, président;

D'un chef de division ou attaché de préfecture, secrétaire;

D'un délégué de chaque liste en présence.

Les bureaux départementaux recueillent les votes exprimés aux élections aux commissions départementales et aux commissions nationales des inspecteurs de police, des gardiens de la paix de corps urbains et des agents spéciaux de police d'Etat.

Ils dépouillent le scrutin et procèdent au recensement des résultats obtenus dans le département.

Ils procèdent à la proclamation des résultats des élections aux commissions départementales et transmettent au bureau central de vote les résultats des élections aux commissions nationales des inspecteurs de police, des gardiens de la paix de corps urbains et des agents spéciaux de police d'Etat.

Art. 23. — Pour chacune des catégories de fonctionnaires visés à l'article 6 ci-dessus, il est institué un bureau interdépartemental de vote au siège du centre administratif et technique interdépartemental.

Ce bureau est composé :

Du secrétaire général chef du centre administratif et technique interdépartemental ou son représentant, président;

D'un chef de division ou d'un attaché de préfecture, secrétaire;

D'un délégué de chaque liste en présence.

Les bureaux interdépartementaux recueillent les votes exprimés aux élections aux commissions interdépartementales et nationales des inspecteurs de police, des gardiens de la paix de compagnies républicaines de sécurité et des gardiens de la paix de corps urbains.

Ils dépouillent le scrutin et procèdent au recensement des résultats obtenus dans la région.

Ils procèdent à la proclamation des résultats des élections aux commissions interdépartementales et transmettent au bureau central de vote les résultats des élections aux commissions nationales des inspecteurs de police, des gardiens de la paix de compagnies républicaines de sécurité et des gardiens de la paix de corps urbains.

Art. 24. — Pour chacune des catégories de fonctionnaires visées à l'article 4 ci-dessus, il est institué un bureau interdépartemental de vote au siège du gouvernement général de l'Algérie.

Ce bureau est composé :

Du directeur de la sûreté nationale en Algérie ou son représentant, président;

D'un fonctionnaire du cadre « A », secrétaire, désigné par le directeur de la sûreté nationale en Algérie;

D'un délégué de chaque liste en présence.

Les bureaux interdépartementaux recueillent les votes exprimés aux élections à la commission nationale et interdépartementale des gardiens de la paix, de compagnies républicaines de sécurité et des gardiens de la paix de corps urbains.

Ils dépouillent le scrutin et procèdent au recensement des résultats obtenus.

Ils procèdent à la proclamation des résultats des élections aux commissions interdépartementales et transmettent au bureau central de vote les résultats des élections aux commissions nationales des gardiens de la paix, de compagnies républicaines de sécurité et des gardiens de la paix de corps urbains.

Art. 25. — Pour chacune des catégories de fonctionnaires visées à l'article 2 ci-dessus, il est institué un bureau central de vote au siège de la direction générale de la sûreté nationale.

Ce bureau est composé :

Du directeur du personnel et du matériel de la police ou de son représentant, président;

D'un fonctionnaire de la sous-direction du personnel de la sûreté nationale, secrétaire;

D'un délégué de chaque liste en présence.

Les bureaux centraux recueillent les votes exprimés :

Pour la commission nationale :

Par les commissaires de police en fonction dans la métropole, en Algérie et dans les départements d'outre-mer;

Par les commandants et officiers, les officiers de police, les officiers de police adjoints, les inspecteurs d'identité judiciaire, les secrétaires archivistes et les agents spéciaux de police d'Etat en fonction dans la métropole et dans les départements d'outre-mer;

Par les gardiens de la paix de compagnies républicaines de sécurité en fonction dans les départements d'outre-mer.

Pour la commission nationale et pour la commission locale :

Par les gardiens de la paix de la compagnie urbaine de sécurité.

Ils procèdent au dépouillement du scrutin.

Ils centralisent, d'autre part, les résultats des élections aux commissions nationales recueillis par les bureaux interdépartementaux et départementaux.

Ils procèdent ensuite au recensement général des résultats et à la proclamation des résultats aux élections aux commissions nationales et à la commission locale.

SECTION IV. — *Opérations de dépouillement.*

Art. 26. — Au plus tard dans les vingt-quatre heures qui suivent la clôture du scrutin, chaque bureau interdépartemental et départemental procède au dépouillement des votes, séparément pour chacune des commissions.

Au plus tard dans les quinze jours qui suivent la clôture du scrutin, il est procédé au dépouillement des votes par le bureau central.

Art. 27. — Les opérations de dépouillement s'effectuent dans les conditions suivantes :

Les noms des votants pour chaque commission sont d'abord émargés sur la liste des électeurs; le président ou le secrétaire ouvre ensuite successivement les plis cachetés et dépose dans une urne l'enveloppe contenant le bulletin, il procède enfin au dépouillement des bulletins et au recensement des résultats obtenus, qui sont consignés par procès-verbal.

Art. 28. — Sont considérés comme non valables :

1° Les plis ne portant pas extérieurement les nom, prénoms, affectation et signature du votant ainsi que ceux pour lesquels ces trois premières mentions seraient illisibles. Si plusieurs plis portent le nom d'un même agent, ils seront également annulés;

2° Les plis qui ne contiennent pas l'enveloppe normalement destinée à renfermer le bulletin de vote ou qui en contiennent plus d'une, ou dans lesquels se trouve une enveloppe portant une indication autre que celle du grade ou de la classe du votant et de la nature du scrutin;

3° Les bulletins modifiés, à quelque titre que ce soit, les bulletins portant des indications manuscrites, les bulletins multiples insérés dans une même enveloppe.

Les plis déclarés non valables ne sont pas ouverts. Ils sont annexés, ainsi que les bulletins nuls, au procès-verbal.

Art. 29. — Pour la première élection ayant lieu après publication du présent arrêté, la clôture du scrutin est fixée au 11 mars 1956, à neuf heures.

Art. 30. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 29 novembre 1955.

Le ministre de l'intérieur,
MAURICE BOURGES-MAUNOURY.

Pour le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil
et par délégation :
Le directeur du cabinet,
GEORGES HUTIN.

Pièces de l'état civil requises pour la délivrance de la carte nationale d'identité.

Le ministre de l'intérieur,

Vu l'article 4 du décret du 22 octobre 1955 relatif à la carte nationale d'identité,

Arrête :

Art. 1er. — Les pièces de l'état civil à produire pour la délivrance de la carte nationale d'identité sont :

I. — Demandeurs du sexe masculin.

Extrait d'acte de naissance, ou extrait d'acte de mariage du demandeur,

ou

Livret de famille du demandeur ou des parents du demandeur.

II. — Demandeurs du sexe féminin.

Célibataires :

Extrait d'acte de naissance de moins de trois mois de date.

Femmes mariées ou divorcées :

a) Extrait d'acte de naissance de moins de trois mois de date,

ou

Livret de famille;

b) En plus de cette pièce, si l'union a été contractée antérieurement au 1er juillet 1939, extrait d'acte de mariage de moins de trois mois de date.

Veuves :

a) Extrait d'acte de naissance de moins de trois mois de date, mentionnant le mariage;

b) En plus de cette pièce, extrait d'acte de décès du mari, portant indication du mariage, ou extrait d'acte de naissance du mari portant mention du mariage et du décès, ou livret de famille mentionnant le décès.

Art. 2. — Les extraits d'acte de naissance visés à l'article 1er doivent porter indication de la filiation, conformément à l'article 57 du code civil, dernier alinéa.

Le livret de famille du demandeur doit avoir été établi postérieurement au 1er décembre 1950.

Art. 3 — A défaut des pièces visées aux articles 1er et 2 ci-dessus, les Français de statut coranique doivent présenter une des pièces suivantes :

Extrait du registre matrice;

Extrait de jugement déclaratif de naissance, soit individuel, soit collectif;

Livret de famille spécial des Français de statut coranique.

Art. 4. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 28 novembre 1955.

Pour le ministre de l'intérieur et par délégation :
Le secrétaire général,
RENÉ FAIRA.

Instruction générale du 1er décembre 1955 précisant les modalités d'application du décret n° 55-1397 du 22 octobre 1955 instituant la carte nationale d'identité.

Le ministre de l'intérieur à Monsieur le préfet de police, à Messieurs les préfets (métropole, Algérie, départements d'outre-mer).

Le *Journal officiel* du 27 octobre 1955 a publié le décret n° 55-1397 du 22 octobre 1955 instituant la carte nationale d'identité, dont la date d'entrée en vigueur a été fixée au 1er janvier 1956.

La présente instruction a pour objet de vous préciser le rôle de cette carte, la valeur qui s'attache aux mentions qu'elle comporte, ainsi que ses modalités d'établissement et de délivrance.

I. — *Observations générales.*

Il m'est apparu nécessaire de mettre fin aux errements selon lesquels ont été établies et délivrées les cartes d'identité depuis 1944, par une unification et une normalisation de cette institution: la carte nationale d'identité est désormais d'un modèle uniforme (sa reproduction figure en annexe de la présente instruction). Les diverses mentions à porter sur la carte nationale d'identité sont de valeur très *différente*, et je ne saurais trop insister sur l'importance des généralités qui suivent, et qui ont pour but de vous éclairer sur les caractéristiques de l'institution nouvelle.

Nom patronymique.

Comme le stipule l'article 1er du décret, la carte nationale d'identité a essentiellement pour but de *certifier l'identité* de son titulaire.

De même que le livret de famille établi postérieurement au 1er décembre 1950 constitue une collection de pièces d'état civil et comporte la même valeur probante que les extraits qui y sont reproduits, la carte nationale d'identité tire son pouvoir de certification de celui des pièces d'état civil qui en sont la base.

Les nom, prénoms, date et lieu de naissance qui doivent y être portés sont ceux qui figurent sur les pièces de l'état civil, dont vous trouverez plus loin l'énumération.

En conséquence, la carte nationale d'identité ne peut être établie qu'au nom patronymique.

Ce n'est qu'exceptionnellement que pourra être mentionné à la suite de ce nom le pseudonyme, sur production d'un acte de notoriété délivré par le juge de paix ou par le notaire.

Pourra être également mentionné dans les mêmes conditions le surnom, dans le cas où une rigoureuse homonymie des noms et prenoms rendrait utile cette précision additionnelle.

Quant aux cartes nationales d'identité des femmes mariées, elles seront établies, selon la coutume habituelle, *au nom de jeune fille* de leur titulaire, suivi de leur nom d'épouse.

Les prénoms figureront sur la carte dans l'ordre où ils se succèdent sur les pièces de l'état civil.

En cas de changement d'état civil (ex-mariage, changement de nom par décret), il appartiendra au titulaire de la carte nationale d'identité de solliciter la délivrance d'une nouvelle carte.

En résumé, la carte nationale d'identité doit refléter de façon rigoureuse l'état civil de son titulaire; elle remplira ainsi le but qui lui est strictement assigné.

Domicile.

Si la certitude caractérise les mentions patronymiques portées sur la carte nationale d'identité en raison des documents dont elles sont issues, il n'en est pas de même de celles qui ont trait au domicile.

En effet, les indications relatives au domicile ne peuvent évidemment concerner que celui que le demandeur déclare habiter *au moment de l'établissement de la carte.*

Or, comme le précise l'article 2 du décret, la carte nationale d'identité a une durée de validité de dix ans et, dans de nombreux cas, le domicile subira des modifications qui ne sauraient être portées sur la carte nationale d'identité, *ce document n'étant pas susceptible de retouches* de quelque nature qu'elles soient.

Dans ces conditions, l'indication du domicile est exposée à n'avoir qu'une valeur *temporaire.*

Sans doute eût-il été possible d'envisager, comme le faisaient certaines préfectures, l'enregistrement des changements éventuels de domicile.

Je n'ai, cependant, pas cru devoir retenir cette pratique. D'une part, en effet, elle eût entraîné des modifications du libellé original de la carte nationale d'identité, ce qui est contraire à la nouvelle conception de cette carte. D'autre part, cette pratique aurait alourdi de façon notable le fonctionnement du système, car il eût fallu prévoir une procédure complémentaire de mise à jour des fichiers des préfectures et sous-préfectures. L'enregistrement des changements de domicile aurait ainsi donné lieu à d'abondants échanges de correspondance et à de nombreuses manipulations de fiches entre les divers services intéressés dont la tâche, déjà lourde, doit strictement être limitée à l'établissement et au classement des cartes.

Dans le cas où le titulaire de la carte nationale d'identité viendrait à changer d'adresse depuis l'établissement de sa carte, et désirerait, pour des motifs personnels, que cette nouvelle adresse figurât sur cette carte, il lui appartiendra de solliciter l'établissement d'une nouvelle carte nationale d'identité, dans les formes réglementaires.

Age.

Vous noterez qu'aux termes de l'article 1er du décret la carte nationale d'identité est délivrée *sans condition d'âge* à tout Français qui en ferait la demande.

Cette innovation a pour but de mettre fin à la pratique des sauf-conduits que les services des passeports se trouvaient dans l'obligation de délivrer pour les enfants de moins de quinze ans qui devaient franchir les frontières sous la garde de personnes autres que leurs parents. Ces enfants, en la circonstance, ne pouvaient, en effet, figurer sur le passeport de la personne à laquelle ils étaient confiés.

Désormais, les parents auront la faculté de faire établir au nom de chacun de leurs enfants une carte nationale d'identité, dans les conditions précisées plus loin.

Quand il s'agira d'enfants en bas âge, il vous appartiendra d'apprécier les prescriptions réglementaires qui pourront ne pas recevoir application. (Ex.: indication de la taille, des signes particuliers, apposition des empreintes digitales.) Seule, la *photographie* ne pourra être omise.

Etant donné ces conditions particulières de délivrance, et du fait que la photographie constitue le seul élément d'identification, la carte nationale d'identité cessera, dans ce cas, d'être valable lorsque l'identification du titulaire avec sa photographie cessera d'être possible.

Durée de validité de la carte nationale d'identité.

La durée de validité de la carte nationale d'identité a été fixée à dix ans, pour une double raison:

1° Celle du changement physique de son titulaire au cours de ces dix années;

2° Celle de la résistance matérielle de la carte, qu'il n'était pas possible de conditionner différemment pour les motifs exposés plus loin.

Cartes professionnelles.

La carte nationale d'identité ne comporte pas d'indications relatives à la profession. En effet, la carte nationale d'identité doit attester l'identité de son titulaire dans des conditions qui présentent des garanties incontestables.

Or, la mention de la profession a été trop souvent portée dans le passé sans que les titres présentés l'établissent avec certitude. Des difficultés s'élevaient fréquemment, surtout pour les professions non réglementées qui laissaient la possibilité au déclarant de se parer de titres mensongers ou inexacts.

Aussi ai-je décidé de supprimer cette mention qui, si elle avait dû figurer sur la carte nationale d'identité, aurait risqué de prendre aux yeux du public un caractère d'authenticité que, trop souvent, les services administratifs n'eussent pas été en mesure de contrôler.

Dans ces conditions, *la carte nationale d'identité ne se substitue pas aux cartes d'identité professionnelles* telles qu'elles sont actuellement établies soit par les administrations, soit par des organismes para-administratifs ou des établissements privés, ni aux cartes établies en vue d'un usage déterminé. Ex: la carte de lecteur de la Bibliothèque nationale.

En effet, dans les cartes de cette nature, l'indication de l'activité professionnelle ou de la nature des opérations à effectuer est le but *essentiel* de la carte, les indications d'identité n'en constituant que le *complément* (et sans les garanties présentées, sur ce point, par la carte nationale d'identité).

Le rôle *accessoire* des cartes professionnelles ne subit donc aucune modification et tous les organismes publics ou privés conservent la faculté de délivrer, en tant que de besoin, des cartes professionnelles, ou de nature à permettre, lorsqu'un texte le prévoit, l'accomplissement de formalités particulières.

Responsabilité du demandeur.

Dans les formalités réglementaires énoncées plus loin, vous noterez enfin que la pratique qui consistait à faire assister le demandeur de deux témoins n'a pas été conservée. En effet, dans nombre de cas, cette procédure n'était qu'un reflet d'un formalisme désuet et, trop souvent, les deux témoins ne connaissaient nullement la personne dont ils se portaient garants.

En conséquence, les précisions fournies par le demandeur ainsi que les pièces produites à l'appui de la demande engagent sa responsabilité.

Aux termes de l'article 161 du code pénal, quiconque aura établi sciemment une attestation faisant état de faits matériellement inexacts sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans et d'une amende de 10.000 F à 100.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement.

Par ailleurs, un projet de loi voté par le Conseil de la République et actuellement soumis à l'approbation de l'Assemblée nationale tend à réprimer de façon efficace les faux de toute espèce commis dans les procédures et actes administratifs.

Si ce texte est adopté par l'Assemblée nationale, il comblera les lacunes du système répressif et permettra aux services administratifs d'appliquer le régime de la carte nationale d'identité dans un esprit d'autant plus libéral.

Cartes d'identité actuellement en circulation.

Reste enfin à résoudre le problème posé par la coexistence provisoire des cartes d'identité délivrées antérieurement par les préfets, sous-préfets, commissaires de police et maires.

En raison de l'énorme masse de ces documents (la seule préfecture de police en a délivré plus de 1.500.000), il ne saurait être question d'envisager de mettre fin à leur validité sans d'extrêmes précautions, afin de ne point provoquer un afflux de demandes auxquelles les préfets et sous-préfets ne seraient pas en mesure de répondre.

L'arrêté prévu à l'article 3 du décret n'interviendra que lorsque le régime de délivrance des cartes nationales d'identité fonctionnera dans des conditions qui me permettront de déterminer les modalités selon lesquelles, progressivement, les cartes d'identité antérieures à l'année 1955 devront être frappées de péremption.

II. — Dépôt des demandes et constitution des dossiers réglementaires.

Le requérant devra se présenter *personnellement* au commissariat de police ou, à défaut, à la mairie du lieu de son domicile, pour y souscrire la demande de carte.

Quand un mineur formulera une demande de carte nationale d'identité, il devra être accompagné de son père, de sa mère ou de son tuteur.

Le requérant remplira lui-même la notice de demande (voir modèle en annexe), sauf dans le cas où l'insuffisance de sa culture, l'illisibilité de son écriture ou quelque infirmité ne lui permettraient pas de la libeller dans des conditions satisfaisantes.

A l'appui de cette demande seront fournis:

1° *Trois photographies* format 3,5 × 4, ressemblantes, sans retouche, de face, tête nue; la tête devra avoir une hauteur de 2 centimètres.

Ces caractéristiques correspondent à celles de la norme des photographies d'identité, actuellement en cours d'homologation;

2° Un timbre de quittance de 85 F, montant du droit de timbre qui frappe la délivrance des cartes d'identité (code général des impôts, art. 902);

3° Pièces de l'état civil (+) (arrêté du 28 novembre 1955).

Hommes

Extrait d'acte de naissance ou extrait d'acte de mariage du demandeur, ou

Livret de famille du demandeur ou des parents du demandeur

Femmes

Célibataires:

Extrait d'acte de naissance de moins de trois mois de date.

Femmes mariées ou divorcées:

a) Extrait d'acte de naissance de moins de trois mois de date ou livret de famille;

b) En plus de cette pièce, si l'union a été contractée antérieurement au 1er juillet 1939, extrait d'acte de mariage de moins de trois mois de date.

Veuves:

a) Extrait d'acte de naissance de moins de trois mois de date mentionnant le mariage;

b) En plus de cette pièce, extrait d'acte de décès du mari portant indication du mariage ou extrait d'acte de naissance du mari portant mention du mariage et du décès ou livret de famille mentionnant le décès.

(+) Lorsque le demandeur s'adressera à la mairie de son lieu de naissance pour obtenir la délivrance de la pièce d'état civil requise, il devra rappeler les nom et prénoms de son père et les prénoms et le nom de jeune fille de sa mère.

Vous ne manquerez pas de signaler aux autorités municipales ainsi qu'aux autorités de police que:

Les extraits d'acte de naissance susvisés doivent porter indication de la filiation conformément à l'article 57 du code civil, dernier alinéa;

Le livret de famille du demandeur doit avoir été établi *postérieurement au 1er décembre 1950.*

Français de statut coranique.

A défaut des pièces qui précèdent, les Français de statut coranique peuvent présenter une des pièces suivantes:

Extrait du registre matrice;

Extrait du jugement déclaratif de naissance individuel ou collectif;

Livret de famille spécial des Français de statut coranique.

NOTA. — *En aucun cas les cartes d'identité ne pourront être produites en remplacement des pièces de l'état civil susvisées.*

4° Pièces justificatives du domicile.

Il appartiendra aux services intéressés d'examiner les pièces présentées, qui pourront être:

Quittances récentes de loyer;

Notes récentes de gaz ou d'électricité;

Quittances d'assurances contre l'incendie;

Quittances d'allocations familiales;

Prestations de la sécurité sociale;

Quittances de payement d'impositions, etc.

ADDITIF. — *Vérification de la nationalité.*

Outre les pièces susvisées, il sera demandé aux personnes françaises par option, expresse ou tacite, déclaration, légitimation adoptive, mariage, accession, naturalisation, réintégration ou réclamation, *la preuve de l'acquisition de la nationalité française.*

Lorsque le code de la nationalité a prévu une preuve déterminée, cette preuve sera présentée.

Exemple: acquisition de la nationalité française par déclaration: production de l'exemplaire enregistré de cette déclaration ou, à défaut, attestation du ministre de la santé publique.

Exemple: acquisition de la nationalité française par naturalisation ou réintégration: ampliation du décret de naturalisation ou de réintégration, ou exemplaire du *Journal officiel* contenant le décret, ou attestation du ministre de la santé publique.

Exemple: acquisition de la nationalité française par réintégration: ampliation du décret de réintégration, ou exemplaire du *Journal officiel* contenant le décret.

En ce qui concerne les personnes françaises à titre d'origine, il conviendra de réclamer la production des actes de naissance du père et, éventuellement, du grand-père, ou le livret de famille des parents.

Au demeurant, et conformément à l'article 5 du décret, dans tous les cas où la nationalité française du requérant paraîtra contestable, il vous appartiendra de réclamer la production d'un certificat de nationalité. Je vous rappelle que l'établissement de ce certificat, ainsi que celui des pièces de l'état civil nécessaires à son établissement, est gratuit lorsque ce certificat est demandé en vue de l'établissement d'une carte nationale d'identité (code du timbre, art. 287 *quinquies*).

III. — Procédure d'établissement des cartes nationales d'identité.

Rôle du commissaire de police ou du maire.

Sur production par le demandeur des pièces susvisées, soit:

Trois photos;

Timbre fiscal;

Pièces d'état civil;

Pièces justificatives du domicile;

Eventuellement, pièces justifiant la nationalité,

le service du commissariat de police ou de la mairie accueille ou établit lui-même, si besoin est, la notice du demandeur.

Y sont annexés:

Les trois photos et le timbre fiscal;

Les pièces de l'état civil, à l'exception du livret de famille, qui est restitué, après relevé de la date d'établissement, de l'autorité qui l'a établi, et, le cas échéant, de sa mise à jour (sont également restituées les pièces justificatives du domicile);

Eventuellement, le titre ou sa copie justifiant de l'acquisition de la nationalité française.

Si le demandeur est déjà porteur d'une carte d'identité, *mention en sera faite sur la notice*, avec indication du numéro de la carte et de l'autorité qui l'a délivrée.

L'empreinte de l'index gauche du déclarant est apposée sur la notice de demande (voir en annexe « apposition de l'empreinte digitale »). Les rubriques relatives au signalement sont remplies. Le dossier ainsi constitué est adressé par le commissaire de police ou le maire au sous-préfet ou au préfet intéressé.

Les envois de dossiers sont enregistrés, par ordre de date, sur un *registre* qui comportera les rubriques suivantes:

Numéro et date d'envoi.
Nom du demandeur.
Carte nationale d'identité établie le... par...
Date de remise de la carte nationale d'identité à son titulaire.
Emargement.

Le demandeur sera informé par le commissaire de police ou le maire de la date à laquelle il pourra se présenter pour que lui soit remise sa carte nationale d'identité.

Dans le cas où l'instruction du dossier demanderait des délais (exemple: vérification de la nationalité française), récépissé de la demande pourra être délivré au requérant.

Rôle du sous-préfet et du préfet.

Dès réception des dossiers, le sous-préfet ou le préfet établit les cartes nationales d'identité d'après les indications portées sur les notices.

La carte nationale d'identité a été expressément prévue pour être établie à la machine à écrire. En effet, une même opération dactylographique permettra l'établissement simultané, par usage d'un papier carbone, de la carte nationale d'identité et d'un duplicata destiné à être classé au *fichier* de la sous-préfecture ou de la préfecture.

Une photographie sera fixée au moyen d'œillets, tous autres moyens de fixation, notamment le collage ou l'agrafage qui rendent possible la substitution de la photographie étant expressément interdits. Le timbre sec sera apposé sur la carte nationale d'identité. Les autres photographies seront simplement agrafées sur le duplicata (à l'emplacement spécial), et sur la notice (en bas et à droite, sur les rubriques 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7). Le timbre fiscal sera collé sur la carte et oblitéré. La date d'établissement et le cachet de la sous-préfecture ou de la préfecture seront apposés sur la carte, qui sera revêtue de la signature du préfet ou du sous-préfet.

La date, l'indication de l'autorité signataire et le numéro de la carte délivrée seront reportés sur le duplicata (en haut et à droite).

Les duplicata seront classés par ordre *alphabétique* dans un fichier.

Les notices correspondantes, après inscription du numéro de la carte délivrée et agrafage de la photographie, seront classées par ordre *chronologique* (et, s'il y a lieu, selon leur numérotage).

Les services disposeront ainsi d'un double classement, de nature à faciliter éventuellement les recherches.

Les cartes nationales d'identité seront alors envoyées aux commissaires de police et maires intéressés pour être remises à leur titulaire.

IV. — Délivrance des cartes nationales d'identité.

Pour obtenir la remise de sa carte nationale, le demandeur doit se présenter au commissariat de police ou à la mairie *en personne*.

L'empreinte de son index gauche sera apposée sur la carte nationale d'identité.

Le numéro de la carte et la date de remise seront enregistrés sur le registre des demandes et la décharge sera contresignée par le pétitionnaire.

Si l'intéressé possédait déjà une carte d'identité, celle-ci lui sera retirée lors de la remise de la carte nationale d'identité.

Dans le cas où le demandeur ne se présenterait pas, la carte nationale d'identité sera conservée en instance pendant *trois mois*, puis retournée au sous-préfet ou au préfet qui l'a établie. Les cartes nationales d'identité non remises seront classées dans un fichier spécial.

Perte de la carte nationale d'identité.

En cas de perte de la carte nationale d'identité, le titulaire doit en faire la déclaration au commissariat de police ou à la mairie de sa résidence. Il n'est pas délivré de duplicata de la carte nationale d'identité. La personne démunie de son titre sollicitera, si elle le juge utile, la délivrance d'une nouvelle carte nationale d'identité dans les formes réglementaires.

V. — Procédure spéciale.

La procédure exposée ci-dessus pour l'établissement et la délivrance des cartes nationales d'identité, conformément aux prescriptions de l'article 3 du décret, a été édictée *dans l'intérêt du public* et d'après les principes de déconcentration administrative qui tendent à rapprocher l'administration de l'administré.

Aussi, dans les deux cas énoncés ci-après, les demandeurs auront la faculté de saisir *directement* le sous-préfet ou le préfet du lieu de leur domicile:

1° En cas d'urgence motivée;

2° En cas de difficultés pour la constitution du dossier de demande de carte nationale d'identité (en ce qui concerne, par exemple, la pièce justificative à fournir dans le cas d'acquisition de la nationalité française).

Dans ces deux cas, le sous-préfet ou le préfet pourront accueillir la notice de demande accompagnée des pièces justificatives énoncées à la section II, et remettre au pétitionnaire sa carte nationale d'identité.

Je vous laisse le soin d'apprécier l'importance des motifs qui seront invoqués pour solliciter cette procédure, qui doit conserver un caractère *exceptionnel*, et qui risquerait, dans le cas contraire, de provoquer un afflux du public dans les sous-préfectures ou préfectures et de compromettre la bonne marche du service.

VI. — Approvisionnement en matériel.

Les cartes nationales d'identité et les notices vous seront fournies par mes soins. Vous en assurerez la répartition entre vos services et ceux des sous-préfectures, commissariats de police et mairies de votre département.

La première dotation en cartes et en notices est effectuée compte tenu de votre réponse à ma circulaire télégraphique du 28 juillet 1955, par laquelle je vous ai demandé de m'indiquer le nombre des cartes d'identité de Français délivrées en 1952, 1953 et 1954 dans votre département.

En revanche, les registres des demandes de cartes, ainsi que les fichiers destinés au classement des duplicata, devront être acquis par vos soins.

Il vous appartiendra, si vous le jugez opportun, de prendre, dans le cadre de la présente circulaire, toutes instructions et mesures complémentaires pour l'application de ces prescriptions, qui pourront être portées à la connaissance du public par tous modes de publicité désirables.

En outre, vous voudrez bien inviter les sous-préfets placés sous votre autorité à signaler aux maires et aux commissaires de police de leur circonscription l'importance de leur rôle pour la constitution des dossiers et l'apposition de l'empreinte digitale sur les notices et sur les cartes nationales d'identité.

Je me réserve de vous demander ultérieurement un compte rendu d'exécution des dispositions de la présente instruction, à l'effet de me renseigner notamment:

1° Sur la mise en marche de la procédure nouvelle et les difficultés que vous aurez pu rencontrer;

2° Sur le fonctionnement de la procédure normale et de la procédure spéciale de délivrance des cartes nationales d'identité;

3° Sur la cadence à laquelle s'effectue la délivrance des cartes nationales d'identité dans les divers services intéressés de votre département.

Ces précisions me permettront alors d'envisager les conditions dans lesquelles les anciennes cartes d'identité pourront être frappées de péremption, conformément aux dispositions de l'article 5 du décret.

ADDITIF

Apposition de l'empreinte digitale.

Ainsi qu'il a été précisé ci-dessus, l'empreinte digitale de l'index gauche du pétitionnaire doit être apposée sur la notice de demande ainsi que sur la carte nationale d'identité.

Il importe que cette opération soit effectuée *avec tout le soin désirable* (en usant, quand le service en dispose, d'une trousse dactyloscopique), de façon à permettre, le cas échéant, l'identification du détenteur de la carte par la comparaison des empreintes.

L'empreinte à prendre est celle de l'index gauche *roulé*, c'est-à-dire que l'index, empreint d'encre, sera roulé du côté gauche au côté droit, de façon que toutes les caractéristiques de la peau du doigt soient relevées.

Cette rotation ne doit être effectuée qu'*une seule fois*, pour éviter que l'empreinte ne soit brouillée.

Au surplus, les municipalités pourront recevoir sur ce point tous renseignements complémentaires désirables en s'adressant soit aux commissaires de police, soit aux services de gendarmerie qui sont coutumiers de cette opération.

Pour le ministre de l'intérieur et par délégation:
Le secrétaire général du ministère de l'intérieur,
RENÉ PAIRA.

REPUBLIQUE FRANÇAISE

Préfecture de .....

CARTE NATIONALE D'IDENTITE

N° .....

Timbre fiscal.

Nom : .....

Prénoms : .....

Né le .....

à .....

Nationalité : *Française.*

Domicile : .....

.....

Signes particuliers : .....

.....

Taille : .....

Signature du titulaire :

Carte établie le .....

Empreinte index gauche.

PHOTO 3,5×4

par :

REPUBLIQUE FRANÇAISE

(Cachet de l'administration qui transmet la demande.)

DEMANDE

DE CARTE NATIONALE D'IDENTITE

(A remplir par le demandeur.)

NOM (2) : .....

Prénoms : .....

Date de naissance : .....

Lieu de naissance : .....

.....

Français par (3) .....

Fils - Fille (5) de .....

et de .....

Date et lieu de naissance du père (4) : .....

.....

Nationalité du père .....

Date et lieu de naissance de la mère (4) : .....

.....

Nationalité de la mère : .....

Etat du demandeur : célibataire ; marié... ; veu..... ; divorcé... (5).

En cas de mariage (6) :

Nom et prénoms du conjoint (7) : .....

Nationalité : .....

Date et lieu du mariage : .....

.....

.....

Domicile du demandeur : .....

.....

.....

Le demandeur,
(Signature.)

Empreinte de l'index gauche.

Date de dépôt de la demande n° .....

.....

Le commissaire de police ou le maire,

Carte n° ..... (1)
délivrée par la préfecture

de .....

.....

le .....

Signalement (1) :

Taille : .....

Signes particuliers : .....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Pièces jointes :

1. Timbre fiscal de 85 francs.
2. Trois photos (3,5 x 4).
3. Pièces justificatives produites (1) :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

(1) A remplir par l'administration.

(2) Pour les femmes mariées, inscrire seulement le nom de jeune fille à cette rubrique.

(3) Filiation, naissance en France, option, mariage, naturalisation, accession, réintégration, réclamation.

(4) Renseignements à fournir, si possible, par tous les demandeurs, et surtout les mineurs.

(5) Biffer les mentions inutiles.

(6) A remplir même en cas de veuvage ou de divorce.

(7) En cas de pluralité de mariages, le demandeur féminin devra fournir tous renseignements complémentaires.

(*Voir au verso.*)

PIECES DE L'ETAT CIVIL REQUISES POUR LA DELIVRANCE DE LA CARTE NATIONALE D'IDENTITE

Les pièces de l'état civil à produire pour la délivrance de la carte nationale d'identité sont:

HOMMES

Extrait d'acte de naissance, *ou* extrait d'acte de mariage du demandeur, *ou* livret de famille du demandeur ou des parents du demandeur.

FEMMES

Célibataires: extrait d'acte de naissance de moins de trois mois de date.

Femmes mariées ou divorcées:

1° Extrait d'acte de naissance de moins de trois mois de date, *ou* livret de famille;

2° *En plus de cette pièce*, si l'union a été contractée antérieurement au 1er juillet 1939, extrait d'acte de mariage de moins de trois mois de date.

Veuves:

1° Extrait d'acte de naissance de moins de trois mois de date, mentionnant le mariage;

2° *En plus de cette pièce*, extrait d'acte de décès du mari, portant indication du mariage, *ou* extrait d'acte de naissance du mari portant mention du mariage et du décès, *ou* livret de famille mentionnant le décès.

Les extraits d'acte de naissance susvisés doivent porter indication de la filiation, conformément à l'article 57 du code civil, dernier alinéa.

Le livret de famille du *demandeur* doit avoir été établi postérieurement au 1er décembre 1950.

A défaut des pièces d'état civil susvisées, les Français de statut coranique doivent présenter une des pièces suivantes:

— Extrait du registre matrice;

— Extrait de jugement déclaratif de naissance, soit individuel, soit collectif;

— Livret de famille spécial des Français de statut coranique.

MINISTERE DE LA DEFENSE NATIONALE ET DES FORCES ARMEES

Lieux de stationnement où les militaires peuvent voter par correspondance ou par procuration.

Le ministre de la défense nationale et des forces armées, le ministre des affaires étrangères, le ministre de l'intérieur et le ministre de la France d'outre-mer,

Vu les lois n° 46-667 et n° 46-668 du 12 avril 1946 instituant une procédure exceptionnelle de vote par correspondance ou par procuration, en faveur de certaines catégories d'électeurs empêchés de voter dans les conditions normales,

Arrêtent:

Art. 1er. — La liste des lieux de stationnement où les militaires peuvent voter par correspondance dans les conditions prévues par la loi n° 46-667 du 12 avril 1946, est fixée ainsi qu'il suit:

1) Toutes les garnisons de la France métropolitaine (y compris la Corse).

2) Toutes les garnisons tenues par les Forces françaises en Allemagne.

3) Tous les lieux, à l'étranger, où sont stationnés les attachés militaires et les personnels relevant de leur autorité.

4) En Afrique du Nord, les garnisons remplissant les conditions fixées par l'article 2 (2°) de la loi n° 46-667 précitée et qui seront déterminées par les soins du général commandant la 10e région militaire, les généraux commandants supérieurs des troupes du Maroc et de la Tunisie, en accord avec les commandants de l'air et de la marine en Afrique du Nord.

Art. 2. — Les militaires stationnés dans toutes les garnisons d'outre-mer et de l'étranger, autres que celles figurant ci-dessus, ainsi que les militaires d'Afrique française du Nord appartenant à des unités pouvant être appelées à se déplacer pendant la durée de la campagne électorale, pourront exercer leur droit de vote par procuration dans les conditions fixées par l'article 1er (3°) de la loi n° 46-668 du 12 avril 1946.

Il en est de même des militaires des armées de terre, de mer et de l'air embarqués.

Art. 3. — Les dispositions de l'arrêté du 7 mai 1951 sont abrogées.

Art. 4. — Le ministre de la défense nationale et des forces armées, le ministre des affaires étrangères, le ministre de l'intérieur et le ministre de la France d'outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 5 décembre 1955.

Le ministre de la défense nationale et des forces armées,
PIERRE BILLOTTE.

Le ministre des affaires étrangères,
ANTOINE PINAY.

Le président du conseil des ministres, ministre de l'intérieur par intérim,
EDGAR FAURE.

Le ministre de la France d'outre-mer,
PIERRE-HENRI TEITGEN.

MINISTERE DE LA FRANCE D'OUTRE-MER

Décret n° 55-1589 du 30 novembre 1955 portant modification de l'article 254 du décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des territoires d'outre-mer.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre de la France d'outre-mer, du ministre des finances et des affaires économiques et du secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques,

Vu le décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des territoires d'outre-mer et les textes qui l'ont modifié, notamment le décret n° 54-672 du 11 juin 1954 modifiant ses articles 254 et 255,

Décrète:

Art. 1er. — L'article 254 du décret du 30 décembre 1912 est ainsi complété.

Il est ajouté après l'alinéa 3 l'alinéa suivant:

« Au cas où les crédits nécessaires ne pourraient être mis en place dès l'ouverture de l'exercice, les ordonnateurs principaux pourront, dans la limite du quart des crédits sous-délégués pour les mêmes dépenses au titre de l'exercice précédent, autoriser le chef du service administratif central, sous-ordonnateur, à procéder au règlement des dépenses de personnel ».

L'alinéa 4 ancien devient l'alinéa 5 nouveau.

Art. 2. — Le ministre de la France d'outre-mer, le ministre des finances et des affaires économiques et le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République française, aux Journaux officiels des territoires et inséré au *Bulletin officiel* du ministère de la France d'outre-mer.

Fait à Paris, le 30 novembre 1955.

EDGAR FAURE.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre de la France d'outre-mer,
PIERRE-HENRI TEITGEN.

Le ministre des finances et des affaires économiques,
PIERRE PFLIMLIN.

Le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques,
GILBERT-JULES.

MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES

Décret du 5 décembre 1955 portant nomination d'un membre français du conseil des « Saarbergwerke ».

Par décret du 5 décembre 1955, M. Debray, conseiller économique près la mission diplomatique française en Sarre, est nommé, au titre de représentant du ministère des affaires étrangères, membre du conseil des « Saarbergwerke », en remplacement de M. Bejardin, démissionnaire.

MINISTERE DE L'EDUCATION NATIONALE

Décret du 5 décembre 1955 relatif à la situation administrative d'un professeur de l'enseignement supérieur.

Par décret en date du 5 décembre 1955:

M. Le Guyon, agrégé de bactériologie, est réintégré dans ses fonctions de professeur titulaire d'école de médecine à compter du 1er août 1941.

La situation de M. Le Guyon sera régularisée par un détachement rétroactif:

1° Du 1er octobre 1941 au 1er novembre 1948, auprès de la préfecture de la Seine, pour exercer les fonctions de chef adjoint du laboratoire d'hygiène de la ville de Paris;

2° Du 1er novembre 1948 au 4 juillet 1955 (inclus), pour exercer son mandat de sénateur au Conseil de la République.

A compter du 5 juillet 1955, M. Le Guyon est affecté à l'école nationale de médecine et de pharmacie de Rennes, dans la chaire de bactériologie (dernier titulaire: M. Le Roy, transféré).

M. Le Guyon recevra un traitement calculé sur l'indice 300.

Nomination du trésorier de la Comédie-Française.

Par arrêté du 5 décembre 1955, M. Froger (Raymond) est nommé trésorier de la Comédie-Française, en remplacement de M. Abadie-Gasquin, démissionnaire.

Cette décision prendra effet au 1er janvier 1956, sous réserve du versement du cautionnement réglementaire.

MINISTERE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE

Décrets du 1er décembre 1955 portant promotion et nominations dans l'ordre national de la Légion d'honneur.

Par décrets du Président de la République en date du 1er décembre 1955, rendus sur la proposition du président du conseil des ministres et du ministre de l'industrie et du commerce, vu la déclaration du conseil de l'ordre national de la Légion d'honneur en date du 10 novembre 1955 portant que les promotion et nominations des présents décrets sont faites en conformité des lois, décrets et règlements en vigueur, sont promu ou nommés dans l'ordre national de la Légion d'honneur:

Au grade d'officier.

M. Gassier (Léon-Jean), président honoraire de société de produits chimiques. Chevalier du 21 juillet 1930.

Au grade de chevalier.

MM.

Ardiot (Georges-Marie), président du syndicat national autonome des cadres et maîtrise de l'industrie cinématographique et des spectacles; 31 ans de pratique professionnelle et de services militaires.

Canitia (Denis-Robert), directeur d'entreprise; 25 ans 6 mois de pratique professionnelle et de services militaires.

Paoli (Louis-Jean), directeur de sociétés; 50 ans de pratique professionnelle.

Vandercoille (Pierre), industriel; 34 ans 7 mois de pratique professionnelle et de services militaires.

MINISTERE DE L'AGRICULTURE

Décret du 28 novembre 1955 portant nomination dans l'ordre national de la Légion d'honneur.

Par décret en date du 28 novembre 1955, pris sur la proposition du président du conseil des ministres et du ministre de l'agriculture, vu les déclarations du conseil de l'ordre en date du 10 novembre 1955 portant que la nomination faite aux termes dudit décret n'a rien de contraire aux lois, décrets et règlements en vigueur, a été nommé dans l'ordre de la Légion d'honneur:

Au grade de chevalier.

M. Cerisier (Jean-Baptiste), agriculteur, domicilié à Soudan (Loire-Inférieure); 55 ans de pratique agricole et de services militaires.

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

Décret n° 55-1590 du 30 novembre 1955 portant codification des textes législatifs concernant l'aviation civile et commerciale.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice, du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, du ministre de la France d'outre-mer, du ministre de l'intérieur, du ministre des finances et des affaires économiques, et du secrétaire d'Etat à la présidence du conseil,

Vu la loi n° 53-515 du 28 mai 1953 relative à la procédure de codification des textes législatifs concernant l'aviation civile et commerciale;

Vu l'avis de la commission supérieure chargée d'étudier la codification des textes législatifs et réglementaires;

Vu les dispositions législatives en vigueur concernant l'aviation civile et commerciale;

Le conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décrète:

Article 1er.

Sont codifiées sous le nom de code de l'aviation civile et commerciale, conformément au texte annexé au présent décret, les dispositions législatives relatives à l'aviation civile et commerciale contenues dans les textes énumérés aux dispositions finales dudit code.

Article 2.

Le garde des sceaux, ministre de la justice, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le ministre de la France d'outre-mer, le ministre de l'intérieur et le ministre des finances et des affaires économiques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 30 novembre 1955. EDGAR FAURE.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,
ÉDOUARD CORNIGLION-MOLINIER.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
SCHUMAN.

Le ministre de l'intérieur,
MAURICE BOURGÈS-MAUNOURY.

Le ministre des finances et des affaires économiques,
PIERRE PFLIMLIN.

Le ministre de la France d'outre-mer,
PIERRE-HENRI TEITGEN.

Le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil,
JEAN MÉDECIN.

CODE
DE L'AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE

LIVRE Ier

Des aéronefs.

Article 1er.

Sont qualifiés aéronefs pour l'application du présent code, tous les appareils capables de s'élever ou de circuler dans les airs.

Article 2.

Les aéronefs militaires et les aéronefs appartenant à l'Etat et exclusivement affectés à un service public ne sont soumis qu'à l'application des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant.

TITRE I

De l'immatriculation, de la nationalité et de la propriété des aéronefs.

Article 3.

Tout aéronef doit être immatriculé sur un registre tenu par les soins du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale. Il est individualisé par l'indication d'un nom et d'un numéro d'ordre et par la désignation de la catégorie à laquelle il appartient.

Toutefois, un arrêté détermine les catégories d'appareils qui sont dispensés de l'immatriculation.

Article 4.

L'aéronef immatriculé au registre français a la nationalité française et doit porter le signe apparent de cette nationalité fixé par les règlements.

Article 5.

Un aéronef ne peut être immatriculé en France que s'il appartient à des français.

Une société ne peut être enregistrée comme propriétaire d'un aéronef que si elle possède la nationalité française. En outre, dans les sociétés de personnes, tous les associés en nom ou tous les commandités et, dans les sociétés par actions, le président du conseil d'administration, l'administrateur délégué et les deux tiers au moins des administrateurs doivent être français.

Article 6.

Un aéronef immatriculé en France perd la nationalité française, si les conditions prévues à l'article précédent ne sont plus remplies ou si son propriétaire le fait immatriculer en pays étranger.

Article 7.

Un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être inscrit sur le registre français qu'après justification de la radiation de son inscription sur le registre étranger.

Article 8.

Les rapports juridiques entre les personnes qui se trouvent à bord d'un aéronef étranger en circulation sont régis par la loi du pavillon de cet aéronef, toutes les fois que la loi territoriale serait normalement compétente.

Toutefois, au cas de crime ou de délit commis à bord d'un aéronef étranger, les tribunaux français sont compétents si l'auteur ou la victime est de nationalité française ou si l'appareil atterrit en France après le crime ou le délit.

Les tribunaux compétents seront ceux du lieu de l'atterrissage en cas de poursuite au moment de l'atterrissage et ceux du lieu de l'arrestation au cas où l'auteur de l'infraction serait arrêté postérieurement en France.

Article 9.

Le registre d'immatriculation indique le nom et le domicile du propriétaire de l'aéronef, la catégorie de l'appareil, son nom ou son numéro d'ordre. L'inscription au registre vaut titre.

Article 10.

Les aéronefs constituent des biens meubles pour l'application des règles posées par le code civil. Toutefois, la cession de propriété doit être constatée par écrit et ne produit d'effet à l'égard des tiers que par l'inscription au registre d'immatriculation.

Toute mutation de propriété par décès et tout jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété doivent être inscrits sur le registre à la requête du nouveau propriétaire.

Article 11.

Les registres d'immatriculation sont publics et toute personne peut en obtenir copie certifiée conforme.

Article 12.

Les aéronefs sont susceptibles d'hypothèque. L'hypothèque est inscrite au registre d'immatriculation. La loi du 5 juillet 1917, modifiée par la loi du 19 juillet 1934 sur l'hypothèque fluviale, est applicable à l'hypothèque des aéronefs, le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation étant substitué au greffier du tribunal de commerce pour l'application de cette loi.

Article 13.

La saisie et la vente forcée de l'aéronef sont faites dans les formes prévues par la loi du 5 juillet 1917, modifiée par la loi du 19 juillet 1934, sur l'immatriculation des bateaux de rivière et l'hypothèque fluviale, toutefois, la transcription du procès-verbal de saisie est faite sur le registre d'immatriculation.

Article 14.

En cas de saisie pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle, le propriétaire de l'aéronef étranger ou son représentant peut obtenir mainlevée de la saisie moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant, à défaut d'accord amiable, est fixé dans le plus bref délai possible par le juge de paix du lieu de la saisie.

Article 15.

Lorsque le propriétaire de l'aéronef n'est pas domicilié en France, ou que l'aéronef est de nationalité étrangère, tout créancier a le droit de pratiquer une saisie conservatoire avec l'autorisation du juge de paix du canton où l'appareil a atterri.

Le juge saisi doit donner mainlevée de la saisie si le propriétaire offre de déposer un cautionnement égal au montant de la créance réclamée et il peut ordonner cette mainlevée en fixant le montant du cautionnement à fournir au cas de contestation sur l'étendue de la créance. Ce cautionnement sera déposé à la caisse des dépôts et consignations.

En cas de dommages causés à la surface par la chute d'un aéronef étranger ou dont le propriétaire est domicilié à l'étranger, comme aussi en cas d'infraction à la présente loi par un

étranger, tous les agents chargés par l'article 55 de l'exécution des articles 1er à 58, 111 à 126 du présent code, et spécialement le maire de la commune d'atterrissage, peuvent faire appel à la force publique pour retenir l'aéronef pendant quarante-huit heures, afin de permettre au juge de paix de se rendre sur les lieux et d'arbitrer le montant des dommages, montant qui devra faire état, non seulement des dommages causés, mais aussi, en cas d'infraction, des amendes et frais encourus.

Article 16.

L'autorité publique a le droit de saisir conservatoirement tout aéronef français ou étranger qui ne remplit pas les conditions prévues par le présent livre pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction.

TITRE II

De la circulation des aéronefs.

CHAPITRE I

Du droit de circulation.

Article 17.

Les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus des territoires français. Toutefois les aéronefs de nationalité étrangère ne peuvent circuler au-dessus du territoire français que si ce droit leur est accordé par une convention diplomatique ou s'ils reçoivent, à cet effet, une autorisation qui doit être spéciale et temporaire.

Article 18.

Le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans des conditions telles qu'il entraverait l'exercice du droit du propriétaire.

Article 19.

Le survol de certaines zones du territoire français peut être interdit par arrêté pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique. L'emplacement et l'étendue des zones interdites doivent être spécialement indiqués dans l'arrêté.

Tout aéronef qui s'engage au-dessus d'une zone interdite est tenu, dès qu'il s'en aperçoit, de donner le signal réglementaire et d'atterrir sur l'aérodrome le plus rapproché en dehors de la zone interdite.

Lorsqu'un territoire est déclaré en état de siège et le survol de ce territoire interdit, tout aéronef ayant contrevenu à cette interdiction sera saisi dès atterrissage en un point quelconque du territoire national, et ses occupants déférés devant les tribunaux militaires, sous inculpation d'espionnage, si le commandant de bord ne peut justifier des raisons qui l'ont amené à survoler le territoire.

Si l'aéronef est aperçu en vol, il doit, à la première sommation faite au moyen de tirs à blanc, atterrir sur l'aérodrome le plus voisin. Dès sommation d'atterrir, l'aéronef doit immédiatement ralentir sa marche et descendre à faible altitude, faute de quoi, il y est contraint par la force.

Article 20.

Un aéronef ne peut survoler une ville ou une agglomération qu'à une altitude telle que l'atterrissage soit toujours possible, même en cas d'arrêt du moyen de propulsion, en dehors de l'agglomération ou sur un aérodrome public.

Article 21.

Tout vol dit d'acrobatie, comportant des évolutions périlleuses et inutiles pour la bonne marche de l'appareil, est interdit au-dessus d'une agglomération ou de la partie d'un aérodrome ouverte au public.

Article 22.

Les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics ne peuvent avoir lieu qu'avec autorisation donnée par le préfet, après avis du maire.

Si l'épreuve consiste dans un trajet comportant plusieurs atterrissages successifs, l'autorisation est donnée par le ministre de l'intérieur.

CHAPITRE II

De l'atterrissage.

Article 23.

Hors le cas de force majeure, les aéronefs ne peuvent atterrir ou prendre le départ que sur les aérodromes publics ou ouverts au public ou dans un aérodrome privé régulièrement établi.

Article 24.

Au cas d'atterrissage sur une propriété privée, le propriétaire du terrain ne peut s'opposer au départ ou à l'enlèvement de l'appareil dont la saisie conservatoire n'a pas été ordonnée, sauf le cas prévu au troisième alinéa de l'article 15.

Article 25.

Conformément aux dispositions de l'article 78 du code des douanes:

1° Les aéronefs qui effectuent un parcours international doivent, pour franchir la frontière, suivre la route aérienne qui leur est imposée;

2° Ils ne peuvent se poser que sur les aéroports douaniers.

Toutefois, certaines catégories d'aéronefs peuvent, à raison de la nature de leur exploitation, être dispensés par autorisation administrative, d'atterrir aux aéroports douaniers; l'autorisation fixe, dans ce cas, l'aérodrome d'arrivée et de départ, la route aérienne à suivre et les signaux à donner au passage de la frontière.

CHAPITRE III

De la police de la circulation des aéronefs.

Article 26.

Le commandant, les pilotes et les mécaniciens, et toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronefs doivent être pourvus d'un brevet d'aptitude dans les conditions qui sont déterminées par un arrêté ministériel.

Les brevets de commandant ou de pilote pour les aéronefs français qui font des trajets internationaux ne peuvent être accordés qu'à des Français.

Article 27.

Un aéronef ne peut se livrer à la circulation aérienne que s'il est muni d'un certificat de navigabilité délivré après visite de l'appareil dans les conditions qui sont déterminées par arrêté ministériel.

L'arrêté détermine, en outre, les pièces qui doivent être emportées à bord de l'aéronef et les marques qui doivent être inscrites sur l'appareil.

Les frais du contrôle exigé par les règlements pour la délivrance ou le maintien du certificat de navigabilité des aéronefs sont à la charge des propriétaires des appareils contrôlés dans les conditions fixées par un décret pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale et du ministre des finances et des affaires économiques.

Ce décret fixe, notamment, les tarifs des frais à rembourser au Trésor lorsque le contrôle est effectué par des agents de l'Etat.

Article 28.

Sauf autorisation spéciale, est interdit le transport par aéronefs des explosifs, armes et munitions de guerre, pigeons voyageurs, objets de correspondance compris dans le monopole postal.

Le transport et l'usage des appareils photographiques peuvent être interdits par arrêté ministériel.

Article 29.

Aucun appareil radiotélégraphique ou radiotéléphonique ne peut être installé à bord d'un aéronef sans autorisation spéciale.

Les aéronefs affectés à un service public de transport de voyageurs doivent être munis de la radiotélégraphie, dans les conditions qui sont déterminées par décret.

Dans tous les cas, les hommes de l'équipage affectés au service de la radiotélégraphie doivent être munis d'une licence spéciale.

Article 30.

Tout aéronef atterrissant sur un aérodrome est soumis au contrôle et à la surveillance des autorités administratives aussi bien que celui qui atterrit sur une propriété privée.

Article 31.

Tout aéronef en circulation en quelque lieu qu'il se trouve, doit se soumettre aux injonctions des postes et aéronefs de police et de douane, sous quelque forme que cette injonction lui soit donnée.

Article 32.

Les aéronefs évoluant exclusivement dans les aérodromes et dans les régions agréées par l'autorité administrative comme champs d'expérience ne sont pas soumis aux dispositions des articles 26 à 33, tant que les évolutions ne donnent pas lieu à un spectacle public. Ils ne peuvent, toutefois, transporter des passagers que s'ils sont munis du certificat de navigabilité.

Article 33.

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou rendus exécutoires par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité, sont reconnus valables pour la circulation au-dessus du territoire français si l'équivalence a été admise par convention internationale ou par décret.

TITRE III

Des dommages et des responsabilités.

Article 34.

Les pilotes sont tenus, au cours de la circulation aérienne, de se conformer aux règlements relatifs à la police de la circulation, à la route, aux feux et aux signaux, et de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter les dommages.

Article 35.

Au cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est réglée conformément aux dispositions du code civil.

Article 36.

L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient aux personnes et aux biens situés à la surface.

Cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime

Article 37.

Il est interdit de jeter d'un aéronef en évolution, hors les cas de force majeure, des marchandises ou objets quelconques, à l'exception du lest réglementaire.

Au cas de jet par suite de force majeure ou de jet de lest réglementaire ayant causé un dommage aux personnes et biens de la surface, la responsabilité sera réglée conformément aux dispositions de l'article précédent.

Article 38.

Au cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables vis-à-vis des tiers des dommages causés.

Toutefois, si la location a été inscrite au registre d'immatriculation, le propriétaire n'en est responsable que si le tiers établit une faute de sa part.

Article 39.

L'action en responsabilité est portée au choix du demandeur devant le tribunal du lieu où le dommage a été causé ou devant le tribunal du domicile du défendeur.

S'il s'agit d'une avarie causée à un appareil en circulation, le tribunal du lieu du dommage est celui dans la circonscription duquel la victime a été obligée d'atterrir après l'avarie.

Article 40.

La loi du 29 avril 1916 sur l'assistance et le sauvetage maritime est applicable aux aéronefs en péril en mer et aux pilotes des aéronefs qui peuvent prêter assistance aux personnes en péril.

Article 41.

Toute personne qui trouve une épave d'aéronef doit en faire la déclaration à l'autorité municipale dans les quarante-huit heures de la découverte. Toute contravention à cette disposition est punie des peines prévues par l'article 475, paragraphe 12, du code pénal.

Toutefois, les règles relatives aux épaves maritimes s'appliquent seules aux épaves d'aéronefs trouvés en mer ou sur le littoral maritime.

Article 42.

Au cas de disparition sans nouvelles d'un aéronef, l'appareil est réputé perdu trois mois après la date de l'envoi des dernières nouvelles.

Le décès des personnes se trouvant à bord de l'aéronef peut, après expiration de ce délai, être déclaré par jugement par application des articles 87 à 89 du code civil.

Il appartient au ministre chargé de l'aviation civile et commerciale de déclarer, le cas échéant, la présomption de disparition et d'adresser au procureur général près la cour d'appel compétente, les réquisitions nécessaires pour la constatation judiciaire des décès des personnes disparues.

Les intéressés peuvent également se pourvoir, conformément à l'article 90 du code civil, à l'effet d'obtenir la déclaration judiciaire d'un décès. La requête, en ce cas, est communiquée par le ministère public au ministre chargé de l'aviation civile et commerciale.

Article 43.

Les modalités d'exécution des articles précédents sont fixées par décret.

TITRE IV

Dispositions pénales.

Article 44.

Sera puni d'une amende de 120.000 F à 2.400.000 F et d'un emprisonnement de six jours à un mois ou de l'une de ces deux peines seulement, le propriétaire qui aura:

1° Mis ou laissé en service son aéronef, sans avoir obtenu de certificat d'immatriculation et de navigabilité;

2° Mis ou laissé en service son aéronef sans les marques d'identification prévues à l'article 4;

3° Fait ou laissé circuler sciemment un aéronef dont le certificat de navigabilité a cessé d'être valable.

Tout refus de certificat de navigabilité par l'autorité chargée de ce service devra être notifié par écrit à l'intéressé et cette notification établira contre lui une présomption de faute.

Article 45.

Les mêmes peines seront prononcées contre le pilote qui aura:

1° Conduit un aéronef sans brevet ou licence;

2° Détruit un livre de bord ou porté sur ce livre des indications sciemment inexactes;

3° Contrevenu à l'article 23;

4° Conduit sciemment un aéronef dans les conditions prévues par l'article 41.

Seront punis des mêmes peines, ceux qui auront contrevenu aux prescriptions de l'article 19, aliéna 1.

Article 46.

L'amende édictée par l'article 44 pourra être élevée jusqu'à 4.800.000 F et l'emprisonnement jusqu'à deux mois, si les infractions prévues sous les 1° et 3° dudit article et sous le 1° de l'article 45 ont été commises après le refus ou le retrait du certificat d'immatriculation, du brevet d'aptitude ou de la licence.

Article 47.

Le pilote qui ne se sera pas conformé aux prescriptions de l'article 19, aliéna 2, relatives à l'atterrissage au sortir de la zone interdite, sera puni d'une amende de 120.000 F à 2.400.000 F et d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois.

Article 48.

Le possesseur, le détenteur ou le pilote qui aura apposé ou fait apposer sur l'aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat de navigabilité ou qui aura supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisibles les marques exactement apposées, sera puni d'une amende de 240.000 F à 4.800.000 F et d'un emprisonnement de six mois à trois ans. Seront punis des mêmes peines, ceux qui auront apposé ou fait apposer sur un aéronef privé les marques distinctives réservées aux aéronefs publics ou qui auraient fait usage d'un aéronef privé portant lesdites marques.

Article 49.

La violation par quiconque des dispositions de l'article 28 sera punie des peines prévues à l'article 44.

Seront punis des peines prévues à l'article 46:

1° Ceux qui auront fait usage à bord des objets ou appareils dont le transport est interdit;

2° Ceux qui, sans autorisation spéciale, auront fait usage d'appareils photographiques au dessus des zones interdites.

Article 50.

Quiconque ayant été condamné pour l'une des infractions prévues aux articles précédents commettra une autre des infractions prévues aux mêmes articles ou la même infraction dans un délai de cinq ans après l'expiration de la peine d'emprisonnement ou le payement de l'amende ou la prescription de ces deux peines, sera condamné au maximum des peines d'emprisonnement et d'amende et ces peines pourront être élevées jusqu'au double.

Article 51.

Seront punis d'une amende de 24.000 à 120.000 F inclusivement, et pourront l'être, en outre, suivant les circonstances, d'un emprisonnement d'un à cinq jours:

1° Le pilote qui n'aura pas tenu un quelconque des livres de bord;

2° Le propriétaire qui aura omis de conserver un quelconque des livres de bord pendant les trois ans à partir de la dernière inscription;

3° Ceux qui auront contrevenu à l'article 22 ainsi qu'aux décrets édictés pour son exécution;

4° Ceux qui auront contrevenu aux articles 20 et 21.

En cas de récidive, la peine d'emprisonnement prévue par l'article 482 du code pénal sera prononcée. Il y a récidive lorsqu'il a été rendu contre le contrevenant, dans l'année précédente, un premier jugement pour l'une de ces contraventions.

Article 52.

L'interdiction de conduite d'un aéronef quelconque pourra être prononcée par le jugement ou l'arrêt pour une durée de trois mois à trois ans contre le pilote condamné, en vertu des articles 46, 47 et 48.

Si le pilote est condamné une seconde fois pour l'un quelconque de ces mêmes délits, dans le délai prévu par l'article 50, l'interdiction de conduire un aéronef sera prononcée et sa durée sera portée au maximum et pourra être élevée jusqu'au double.

Les brevets dont seraient porteurs les pilotes resteront déposés pendant toute la durée de l'interdiction, au greffe de la juridiction qui aura prononcé l'interdiction.

Les condamnés devront effectuer les dépôts de ces brevets soit à ce greffe, soit à celui de leur domicile, dans les cinq jours qui suivront la date à laquelle la condamnation sera devenue définitive, faute de quoi, ils seront punis de six jours à un mois d'emprisonnement, et d'une amende de 12.000 à 240.000 F sans préjudice des peines portées à l'article 45 au cas où ils conduiraient un aéronef pendant la période d'interdiction et qui ne pourront se confondre.

Article 53.

Tous jets volontaires et inutiles d'objets susceptibles de causer des dommages aux personnes et aux biens de la surface sont interdits à bord des aéronefs en évolution et seront punis d'une amende de 120.000 à 720.000 F et d'une peine de six jours à deux mois de prison ou de l'une de ces deux peines seulement, même si ces jets n'ont causé aucun dommage et sans préjudice des peines plus fortes qui pourraient être encourues en cas de délit ou de crime.

Article 54.

En cas d'accident causé par un aéronef aux personnes de la surface, la loi du 17 juillet 1908 qui prévoit et réprime le délit de fuite est applicable, sauf le cas où il serait établi que l'arrêt de l'aéronef aurait compromis la sécurité des passagers.

Article 55.

Indépendamment des officiers de police judiciaire, sont chargés de la constatation des infractions aux dispositions du présent livre et des décrets pris pour son application, les agents des contributions indirectes, les agents techniques des eaux et

forêts ou des douanes, les gendarmes, les ingénieurs de l'aéronautique, les agents et sous-agents techniques de l'aéronautique, les ingénieurs et agents des ponts et chaussées chargés des bases aériennes, les ingénieurs et contrôleurs des mines et les agents voyers, les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile, les militaires, marins et agents de l'autorité militaire ou maritime commissionnés à cet effet.

Article 56.

Le procureur de la République, le juge d'instruction, les officiers de police auxiliaire du procureur de la République designés dans les articles 48 et 50 du code d'instruction criminelle, les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile, les militaires ou marins et les agents de l'autorité militaire ou maritime, commissionnes à cet effet, les gendarmes, les ingénieurs de l'aéronautique, les agents et sous-agents techniques de l'aéronautique, les agents des contributions indirectes, les agents des douanes, les agents techniques des eaux et forêts et les gardes champêtres, auront le droit de saisir les explosifs, les armes et munitions de guerre, les pigeons voyageurs, les appareils de photographie, les clichés et les correspondances postales, ainsi que les appareils radiotélégraphiques et radiotéléphoniques qui se trouveraient à bord sans l'autorisation spéciale prévue par les articles 28 et 29.

Les mêmes autorités pourront saisir les pigeons voyageurs, les appareils photographiques et les clichés qui se trouveront à bord d'aéronefs autorisés à transporter ces objets dans le cas où ces aéronefs seraient passés au-dessus des zones interdites.

Elles pourront également saisir les pigeons voyageurs, ainsi que les messages dont ils seraient porteurs.

La confiscation des objets et appareils régulièrement saisis sera prononcée par le tribunal.

Article 57.

Les aéronefs dont les certificats de navigabilite ne pourront être produits ou dont les marques d'immatriculation ne concorderont pas avec celles du certificat d'immatriculation ou de navigabilité pourront être retenus, à la charge du propriétaire, par les autorites chargées d'assurer l'exécution du présent livre jusqu'à ce que l'identité du propriétaire ait été établie.

Article 58.

Le procès-verbal constatant les infractions prévues au présent livre et aux décrets pris pour son application, est transmis sans délai au procureur de la République.

LIVRE II

Des aérodromes.

Article 59.

Est considéré comme aérodrome tout terrain aménagé spécialement pour le départ et l'atterrissage d'aéronefs et destiné à servir, dans un but d'intérêt public, ou privé, à la circulation aérienne.

TITRE I

Des servitudes dans l'intérêt de la navigation aérienne.

Article 60.

Dans un délai de deux ans à compter de la création ou de l'extension d'un aérodrome ou d'une base d'hydravions ouverts à la circulation aérienne publique, des servitudes spéciales, dites servitudes dans l'intérêt de la navigation aérienne peuvent être établies dans les conditions fixées aux articles suivants.

Article 61.

Autour des aérodromes et des bases d'hydravions mentionnés à l'article précédent, il est interdit, sauf autorisation préalable du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale:

1° De créer ou de conserver des obstacles fixes d'une hauteur supérieure à soixante centimètres et d'entretenir ou de laisser croître des plantations dépassant cette hauteur dans une zone de vingt mètres de largeur comptés à partir des limites extérieures de l'aérodrome ou de la base d'hydravions;

2° De créer ou de conserver des obstacles fixes d'une hauteur supérieure à deux mètres et d'entretenir ou laisser croître des plantations dépassant cette hauteur dans une zone de quatre cent quatre-vingt mètres comptés à partir de la limite extérieure de la zone définie ci-dessus;

3° De créer ou laisser subsister des obstacles fixes ou plantations dépassant dans les zones fixées ainsi qu'il suit les hauteurs maxima de:

Seize mètres dans une zone de cent mètres de large à compter de la limite extérieure de la zone de quatre cent quatre-vingts mètres définie ci-dessus sous l'alinéa 2;

Dix-huit mètres dans une zone de cent mètres de large à compter de la limite extérieure de la zone définie au précédent alinéa;

Vingt, vingt-deux, vingt-quatre mètres dans les zones suivantes de cent mètres, la hauteur maximum autorisée s'accroissant de deux mètres chaque fois qu'on passe d'une zone de 100 mètres dans la zone qui lui fait suite en venant des limites extérieures de l'aérodrome ou de la base.

Article 62.

Ces interdictions cessent de s'appliquer à une distance de deux kilomètres à compter des limites extérieures de l'aérodrome ou de la base d'hydravions.

Toutefois, cette distance est portée à quatre kilomètres, à compter des mêmes limites lorsqu'il s'agit de ports aériens, d'aérodromes ou de bases d'hydravions à grand trafic dont la liste est établie par décret en conseil d'Etat, pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale.

Article 63.

Les limites extérieures des aérodromes sont celles qui résultent d'un bornage établi contradictoirement avec les propriétaires des terrains limitrophes ou de l'existence en bordure de l'aérodrome, soit de limites naturelles telles que cours d'eau, navigables ou flottables, soit de limites administratives lorsque l'aérodrome est contigu à des dépendances du domaine public, telles que routes, chemins, canaux.

Les limites extérieures sur la nappe d'eau des bases d'hydravions sont délimitées par un système de repères, tels que balises, alignements, relèvements.

Pour les aérodromes et les bases d'hydravions dont l'extension est décidée, il est établi un plan d'extension qui indique les limites jusqu'où doit être porté l'aérodrome ou la base. Les zones définies à l'article 61 sont comptées à partir des limites extérieures de l'aérodrome ou de la base, telles qu'elles figurent au plan d'extension.

Article 64.

Le niveau à partir duquel sont fixées les hauteurs maxima prévues aux articles précédents est la cote du point le plus bas de l'aérodrome rapportée au nivellement général de la France ou au niveau le plus bas atteint par les eaux pour les bases d'hydravions.

Article 65.

Pour chaque aérodrome ou base d'hydravions, les servitudes ou interdictions prévues par les articles ci-dessus sont établies par décret du conseil d'Etat pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale et en ce qui concerne

les communes prévues à l'article 37 du code de l'urbanisme et de l'habitation, du ministre de l'intérieur et du ministre de la reconstruction et du logement, après enquête, avis des conseils municipaux et des ministres intéressés.

Copie du décret est déposée à la mairie des communes intéressées. Avis de ce dépôt est donné au public par les maires de ces communes et par voie d'affiches.

Article 66.

Les travaux d'entretien et de réparation des bâtiments et tous autres ouvrages dont la hauteur excède celle prévue par le plan d'établissement des servitudes et ceux qui occasionnent la mise en œuvre d'engins extérieurs susceptibles de présenter eux-mêmes un danger pour la circulation aérienne doivent être autorisés par le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale.

Article 67.

A l'intérieur des zones définies par l'article 61 ci-dessus peut être ordonnée, moyennant indemnité, la suppression ou modification des bâtiments en matériaux durables, des constructions légères, clôtures, plantations et tous autres obstacles apparaissant dangereux pour la circulation aérienne lorsque ces bâtiments ou autres obstacles excèdent les hauteurs prévues par l'article 61 précité ou par le plan d'établissement.

L'indemnité susvisée est à la charge de l'Etat lorsqu'il s'agit d'un aérodrome lui appartenant et de la collectivité intéressée dans tous les autres cas.

Dans le cas où la suppression ou modification s'applique à des bâtiments en matériaux durables, il est procédé à l'expropriation conformément au décret du 8 août 1935, modifié par le décret du 30 octobre 1935, dans les autres cas, l'indemnité est réglée conformément aux articles 10 à 20 de la loi du 29 décembre 1892.

Article 68.

Toutes les fois que l'établissement des servitudes cause aux propriétés qui en sont grevées un dommage actuel et certain, il est dû aux propriétaires et à tous les ayants droit une indemnité proportionnée aux dommages qu'ils éprouvent. Cette indemnité est à la charge de l'Etat, s'il s'agit d'un aérodrome lui appartenant et à la charge de la collectivité intéressée dans tous les autres cas.

Cette demande d'indemnité doit, à peine de forclusion, parvenir, suivant le cas, au ministre chargé de l'aviation civile et commerciale ou à la collectivité intéressée dans le délai d'un an à compter de la publication du décret prévu à l'article 65.

A défaut d'accord amiable entre l'intéressé et le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale ou la collectivité intéressée, les contestations relatives à cette indemnité sont jugées par les tribunaux judiciaires.

Article 69.

Toutes constructions, tous aménagements quelconques ou toutes surélévations de constructions entrepris après le 9 juillet 1935 dans la zone de protection fixée par les articles qui précèdent sont présumés n'avoir été faits qu'en vue d'obtenir une indemnité ou une majoration d'indemnité.

Dans tous les autres cas, aucune indemnité ou majoration d'indemnité n'est due, si le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale ou la collectivité intéressée établit que l'obstacle frappé de servitudes n'a été établi qu'en vue de toucher cette indemnité ou cette majoration d'indemnité.

Article 70.

Indépendamment des dispositions prévues ci-dessus pour les zones grevées de servitudes au voisinage des aérodromes sont, en outre, soumises à une autorisation préalable du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale les installations de câbles pour transporteurs aériens, créées en dehors desdites zones, toutes les fois que ces câbles ou leurs supports doivent se trouver en un point quelconque de leur parcours à une distance du sol supérieure à 25 mètres.

Article 71.

Le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale peut, sur l'étendue du territoire français, prescrire le balisage, de jour et de nuit ou de jour seulement, de tous les obstacles qu'il estime dangereux pour la navigation aérienne.

Le modèle de ce balisage est fixé par le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale.

Les frais d'installation et d'entretien de ce balisage sont à la charge de l'Etat, sauf pour les lignes de transport d'énergie électrique ou les câbles pour transporteurs aériens; dans ce cas, lesdits frais sont à la charge des exploitants qui, s'ils contestent la nécessité du balisage, peuvent porter l'affaire devant le comité mixte permanent, institué par arrêté, auprès du ministère chargé de l'aviation civile et commerciale pour l'étude des questions relatives à la protection de la navigation aérienne par rapport aux distributions d'énergie.

TITRE II

Des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

CHAPITRE I

Création.

Article 72.

Est dit « ouvert à la circulation aérienne publique », et soumis comme tel au contrôle permanent de l'Etat, l'aérodrome dont l'usage a été autorisé à tous les aéronefs possédant les caractéristiques techniques compatibles avec celles de l'aérodrome.

Article 73.

L'ouverture d'un aérodrome à la circulation aérienne publique est prononcée, après enquête technique, par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale.

La fermeture à la circulation aérienne publique intervient dans les mêmes formes.

Toutefois, lorsque des raisons de sécurité aérienne ou d'ordre public l'exigent, un aérodrome peut être interdit temporairement à la circulation aérienne publique. Cette décision fait l'objet d'un avis aux navigateurs aériens.

Article 74.

Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'Etat, par les collectivités publiques et les établissements publics, ainsi que par les personnes physiques ou morales de droit privé répondant aux conditions fixées par un règlement d'administration publique.

Article 75.

La création d'un aérodrome destiné à la circulation aérienne publique, lorsqu'il n'appartient pas à l'Etat, est subordonnée à la conclusion d'une convention entre le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale et la personne physique ou la personne morale de droit public ou de droit privé qui crée l'aérodrome; cette convention doit être approuvée par le ministre assurant la tutelle de la collectivité ou de l'établissement public intéressé. Elle est également soumise à l'accord du ministre des finances et des affaires économiques, si elle implique des obligations financières à la charge de l'Etat. Cette convention, par référence au classement de l'aérodrome dans l'une des catégories prévues au chapitre II du présent titre, fixe notamment:

a) Les programme et les caractéristiques de l'équipement à réaliser qui devra par priorité concerner l'infrastructure;

b) Les modalités financières de l'exécution des travaux et de l'exploitation;

c) Les mesures propres à maintenir l'aérodrome, ses annexes et ses dépendances dans l'état qu'exige la sécurité de la navigation aérienne et à permettre l'exercice des pouvoirs de police;

d) Les conditions propres à garantir la permanence de l'exploitation et l'adaptation de l'aérodrome aux besoins du trafic aérien.

Article 76.

Le signataire de la convention peut, avec l'accord du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale, confier à un tiers agréé par le ministre l'exécution de tout ou partie des obligations qui lui incombent du fait de la convention. Dans ce cas, le signataire et le tiers exploitant sont solidairement responsables à l'égard de l'Etat.

Article 77.

Incombent à l'Etat:

a) L'aménagement, l'entretien et l'exploitation des installations, qui sont destinées à assurer sur un aérodrome le contrôle de la circulation aérienne;

b) Les frais et les indemnités qui pourraient résulter de l'établissement des servitudes instituées dans l'intérêt de la navigation aérienne.

Toutefois, la convention peut spécifier que son signataire prendra en charge tout ou partie des dépenses engagées par l'Etat, en application du présent article.

Article 78.

Incombent au signataire de la convention l'aménagement et l'entretien des ouvrages d'infrastructure, ainsi que des bâtiments, installations et outillages nécessaires à l'exploitation commerciale.

Toutefois, après avis du conseil supérieur de l'aviation marchande, il peut être accordé au signataire une aide financière de l'Etat couvrant une partie des charges incombant audit signataire en application du présent article.

Article 79.

Sur les aérodromes qui appartiennent à l'Etat, l'exécution du programme d'équipement peut être subordonnée à une participation financière des collectivités locales des syndicats de communes, des régions économiques, des chambres de commerce, des ports autonomes et des établissements publics intéressés.

Article 80.

Le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale met, le cas échéant, en demeure le signataire de la convention d'exécuter les travaux qui lui incombent.

Si la mise en demeure n'est pas suivie d'effet dans le délai imparti, le ministre peut ordonner l'exécution d'office desdits travaux aux frais du signataire de la convention.

Article 81.

Lorsque le signataire n'exécute pas les obligations qui lui incombent du fait de la convention, le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale prononce, s'il y a lieu, soit la mise en régie de l'exploitation de l'aérodrome aux frais du signataire de la convention, soit la résiliation de la convention.

Lorsque la résiliation a été prononcée et lorsque, après avis du conseil supérieur de l'aviation marchande, il a été reconnu que l'intérêt général justifie que l'aérodrome reste ouvert à la circulation aérienne publique, un décret en conseil d'Etat peut prescrire le rachat des installations de cet aérodrome aux conditions prévues par la convention.

Sous réserve des droits que peuvent détenir les titulaires de concessions ou d'autorisations accordées antérieurement et non inclus dans le rachat, l'aérodrome est exploité soit directement par l'Etat, soit par un tiers désigné par lui.

Article 82.

Pour des raisons de défense nationale, un décret rendu en conseil d'Etat peut prescrire que l'Etat est substitué temporairement ou définitivement à l'exploitant d'un aérodrome. Les conditions de cette substitution sont fixées par un règlement d'administration publique.

CHAPITRE II

Classification.

Article 83.

Les aérodromes publics et privés destinés à la circulation aérienne publique font l'objet d'une classification établie en tenant compte des caractères et de l'importance du trafic qu'ils doivent assurer.

Article 84.

Les conditions techniques et administratives de la classification, les catégories dans lesquelles sont classés les aérodromes, la procédure précédant le classement et les effets du classement sont déterminés par un règlement d'administration publique. Ce règlement est pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale, du garde des sceaux, ministre de la justice, du ministre des finances et des affaires économiques, du ministre de la reconstruction et du logement, du ministre de l'intérieur, du ministre de la défense nationale et des forces armées, du ministre des postes, télégraphes et téléphones, du ministre de la France d'outre-mer et du ministre des affaires étrangères.

Article 85.

Le classement des aérodromes est prononcé par décret pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale, après avis du ministre des finances et des affaires économiques, du ministre de la reconstruction et du logement et du ministre de l'intérieur et des ministres intéressés.

CHAPITRE III

Exploitation.

Article 86.

Les concessions accordées par l'Etat pour la construction, l'entretien et l'exploitation des aérodromes qui lui appartiennent sont soumises aux conditions ci-après:

Les cahiers des charges types des concessions sont approuvés par décret en conseil d'Etat, pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale et du ministre des finances et des affaires économiques.

Les concessions qui ne portent pas dérogation au cahier des charges type sont accordées par arrêté interministériel. Les concessions qui portent dérogation au cahier des charges type sont accordées par décret en conseil d'Etat pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale et du ministre des finances et des affaires économiques.

Article 87.

Sous réserve des droits des concessionnaires, des autorisations d'outillage privé, avec obligation de service public, peuvent être accordées sur un aérodrome appartenant à l'Etat en vue de créer et de gérer des installations commerciales ou industrielles intéressant le trafic aérien et l'exploitation de l'aérodrome. Ces autorisations sont délivrées dans les conditions prévues pour les concessions.

Article 88.

Les collectivités publiques autres que l'Etat peuvent, sur les aérodromes qu'elles ont créés, être autorisées, par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale et du ministre chargé de la tutelle de la collectivité intéressée, à octroyer des concessions ou des autorisations d'outillage privé avec obligation de service public.

Lorsque le cahier des charges est conforme à l'un des cahiers des charges type correspondants prévus à l'article 86, les concessions ou autorisations d'outillage privé avec obligation de service public sont accordées, selon les règles propres aux concessions de la collectivité publique intéressée.

En cas de dérogation au cahier des charges, les concessions ou autorisations sont accordées par décret en conseil d'Etat, pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale et du ministre de tutelle.

Article 89.

L'octroi d'une concession sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne peut être subordonné à un engagement pris par le concessionnaire de couvrir, dans les conditions qui seront déterminées par son cahier des charges, le montant d'une participation aux charges qui incombent à l'autorité concédante.

Article 90.

Les concessionnaires et les bénéficiaires d'autorisations sont habilités à percevoir, en rémunération des services rendus par eux, et dans les conditions fixées au chapitre IV ci-après, celles des redevances visées à l'article 91 qui sont prévues à leur cahier des charges.

CHAPITRE IV

Redevances.

Article 91.

Sur tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, les services rendus aux usagers et au public donnent lieu à une rémunération, sous la forme de redevances perçues au profit de la personne qui fournit le service, notamment à l'occasion des opérations suivantes:

— Atterrissage des aéronefs;
— Usage des dispositifs d'assistance à la navigation aérienne;
— Stationnement et abri des aéronefs;
— Usage des installations aménagées pour la réception des passagers et des marchandises;
— Usage d'installations et d'outillages divers;
— Occupation de terrains et d'immeubles;
— Visite de tout ou partie des zones réservées de l'aérodrome.

Les redevances doivent être appropriées aux services rendus.

Les redevances revenant à l'Etat, à des collectivités publiques et établissements publics sont perçues par un comptable public.

Elles sont recouvrées selon les règles propres à la collectivité ou à l'établissement qui en bénéficie et, en ce qui concerne l'Etat, selon les règles prévues en matière de créances étrangères à l'impôt et aux domaines en vertu de titres de perception émis par les préfets.

Lorsque les redevances sont perçues au comptant, leur encaissement peut être assuré par un régisseur.

Article 92.

La liste de celles des redevances dont les modalités d'établissement et de perception ainsi que les taux sont déterminés par arrêté interministériel, après avis du conseil supérieur de l'aviation marchande, est fixée par un décret en conseil d'Etat, pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale et du ministre des finances et des affaires économiques.

Cette liste comporte, en particulier, les redevances pour atterrissage des aéronefs, pour usage des dispositifs d'assistance à la navigation aérienne, pour stationnement des aéronefs, pour usage des installations aménagées pour la réception des passagers et des marchandises et pour installations de distribution de carburants d'aviation.

Les redevances autres que celles visées au premier alinéa du présent article sont fixées par la personne qui fournit le service. Les décisions fixant ces redevances ne deviennent applicables à l'égard des usagers et du public que dix jours après qu'elles ont été portées à la connaissance de ces derniers, soit par notifications individuelles, soit par affichage ou insertion dans un journal d'annonces légales.

Les décisions en cause doivent, avant leur mise en application, être communiquées au ministre chargé de l'aviation civile et commerciale.

Si le montant des redevances ainsi fixées n'est pas approprié au service rendu, ces redevances peuvent être modifiées par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale, du ministre des finances et des affaires économiques, et, le cas échéant, si la personne fournissant le service est une collectivité ou un établissement public, du ministre de tutelle.

Article 93.

Les redevances sont dues par le seul fait de l'usage des ouvrages, installations, bâtiments et outillages qu'elles rémunèrent

En cas de non-payement des redevances dues par l'exploitant de l'aéronef, l'exploitant de l'aérodrome est admis à requérir de l'autorité responsable de la circulation aérienne sur l'aérodrome que l'aéronef y soit retenu jusqu'à consignation du montant des sommes en litige.

Article 94.

Sur les aérodromes appartenant à l'Etat, un arrêté interministériel peut prescrire que la totalité ou une partie du produit de certaines redevances qui n'ont pas déjà été attribuées à un concessionnaire, soit versée aux collectivités ou établissements publics énumérés à l'article 79 pour être affectée au financement de leur participation.

Article 95.

Au cas où les ressources provenant de l'exploitation de l'aérodrome sont insuffisantes pour permettre aux chambres de commerce, ports autonomes ou tous autres établissements publics d'assurer le financement de la participation mise à leur charge par les articles 79 et 89, ces établissements peuvent, à titre exceptionnel, et avec l'accord des ministres intéressés, payer les dépenses restant à couvrir au moyen de toutes recettes qu'elles sont autorisées à percevoir, et, notamment, en ce qui concerne les chambres de commerce, au moyen du produit des centimes additionnels à la patente.

Ces établissements publics peuvent financer, dans les mêmes conditions, la part des dépenses d'équipement, d'entretien et d'exploitation leur incombant sur les aérodromes qu'ils ont créés ou dont ils sont concessionnaires.

TITRE III

De l'aéroport de Paris.

Article 96.

L'aéroport de Paris est un établissement public doté de l'autonomie financière, placé sous l'autorité du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale.

Article 97.

Il est chargé d'aménager, d'exploiter et de développer l'ensemble des installations de transport civil aérien ayant leur centre dans la région parisienne et qui ont pour objet de faciliter l'arrivée et le départ des aéronefs, de guider la navigation, d'assurer l'embarquement, le débarquement et l'acheminement à terre des voyageurs, des marchandises et du courrier transportés par air, ainsi que toutes installations annexes.

Il se tient en liaison permanente avec les autres aérodromes français et étrangers, auxquels il doit éventuellement demander ou prêter le concours qu'imposent les nécessités du trafic aérien.

Article 98.

Des décrets pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale, du ministre des finances et des affaires économiques, du ministre de la reconstruction et du logement, du ministre de l'intérieur et du ministre des postes, télégraphes et téléphones, déterminent les éléments qui font partie de l'aéroport et qui comprennent notamment:

a) Les aérodromes ouverts à la navigation aérienne civile, situés dans un rayon de 50 kms du centre de Paris;

b) Les voies d'accès aux aérodromes destinés au trafic des lignes aériennes mondiales, continentales et nationales;

c) Les routes aériennes réservées aux transports commerciaux;

d) Les dispositifs de protection de ces routes;

e) Les installations et dépendances rattachées à l'aéroport en vue de permettre son exploitation complète.

L'aéroport de Paris peut, en outre, être autorisé par le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale et par le ministre des finances et des affaires économiques et, s'il y a lieu, par les autres ministres intéressés, à accepter des concessions et des affermages ou à prendre des participations se rattachant à son objet et présentant un intérêt direct et certain pour l'aménagement et le fonctionnement de l'aéroport.

Il peut concéder, affermer les différents ouvrages et services dépendant de son exploitation. Les décisions de concessions sont prises par décret en conseil d'Etat.

Article 99.

Les mesures à prendre pour l'établissement et l'exécution des projets d'aménagement de la région parisienne qui seraient de nature à influencer l'aménagement et le développement de l'aéroport ne peuvent être prises par les ministres intéressés qu'avec l'accord du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale.

Il doit être notamment réservé les terrains nécessaires à l'assiette des installations de l'aéroport et à l'extension éventuelle.

Article 100.

L'utilité publique et l'urgence des travaux de construction, de reconstruction, de raccordement aux centres desservis, ainsi que les opérations d'urbanisme rendues nécessaires par la création de l'aéroport sont déclarées par décret en conseil d'Etat, pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale, du ministre des finances et des affaires économiques, du ministre de la reconstruction et du logement et du ministre de l'intérieur.

Les expropriations nécessaires sont faites par application du décret du 30 octobre 1935 sur l'expropriation pour travaux militaires.

L'administration peut pénétrer dans les propriétés privées et les occuper temporairement dans les conditions prévues par la loi du 29 décembre 1892.

Article 101.

La disposition faisant l'objet du cinquième alinéa de l'article 5 de la loi n° 342, du 1er mars 1942, relative à l'interdiction de renouveler les baux, de relouer les locaux vacants, d'effectuer les travaux sans autorisation préalable, s'applique aux immeubles réquisitionnés en vertu des articles 1 et 2 de ladite loi, dès publication de l'arrêté de réquisition.

Elle s'applique dans les mêmes conditions aux immeubles compris dans les zones provisoires de protection de l'aéroport qui sont délimitées par les décrets prévus à l'article 98.

En ce qui concerne les immeubles situés dans le périmètre de l'aéroport ou dans ses rayons provisoires de protection, l'autorisation prévue au premier alinéa du présent article est donnée par le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale.

Article 102.

Des conventions interviendront entre l'Etat, d'une part, les départements et les communes, d'autre part, afin de compenser les pertes de recettes qu'entraînerait pour ces collectivités l'application du présent chapitre.

Article 103.

Sont inscrites au budget de l'aéroport de Paris:

En recettes: les recettes d'exploitation de l'aéroport, les participations du ministère chargé de l'aviation civile et commerciale, du ministère de la reconstruction et du logement, ainsi que des autres administrations et collectivités publiques pour lesquelles les crédits ont été prévus aux budgets de ces administrations et collectivités, les fonds de concours qui peuvent être attribués par des collectivités et personnes privées, le produit des emprunts et les avances du Trésor.

En dépenses: les dépenses d'exploitation de l'aéroport, les dépenses de premier établissement de toute nature.

Le projet de budget annuel, établi par le directeur général, examiné par le conseil d'administration, est approuvé par décret pris sur le rapport du ministre des finances et des affaires économiques et du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale.

Article 104.

Dans les limites maxima fixées chaque année par la loi de finances, des emprunts peuvent être émis par l'aéroport de Paris pour faire face à ses dépenses de premier établissement.

Ces emprunts bénéficient de la garantie de l'Etat. Leurs titres sont compris au nombre des valeurs admises pour tous emplois et réemplois de fonds en valeurs garanties par l'Etat.

En attendant la réalisation des emprunts, le ministre des finances et des affaires économiques est autorisé, dans les conditions fixées par la loi du 31 mars 1932, à faire des avances directes en capital.

Article 105.

L'aéroport de Paris est géré par un conseil d'administration assisté d'un directeur général nommé par décret, sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale.

La composition du conseil d'administration, les attributions respectives du conseil d'administration et du directeur général, les règles relatives au régime administratif et financier de l'aéroport sont déterminées par un règlement d'administration

publique pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale et des ministres des finances et des affaires économiques, de la reconstruction et du logement, des postes, télégraphes et téléphones et de l'intérieur.

Ce règlement détermine également les règles de contrôle financier auxquelles l'aéroport est soumis dans les conditions prévues par le décret n° 55-733 du 26 mai 1955, ainsi que les règles relatives à la tenue des comptes de l'aéroport.

Article 106.

Sont applicables à l'aéroport de Paris les dispositions des articles 91, 92 et 93.

TITRE IV

De l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

Article 107.

L'aéroport de Bâle-Mulhouse est exploité dans les conditions fixées par une convention entre le Gouvernement de la République française et le conseil fédéral suisse.

Article 108.

L'aéroport de Bâle-Mulhouse est admis au bénéfice des mesures prévues par les articles 93 et 95.

TITRE V

Des aéroports d'intérêt général situés hors du territoire de la France métropolitaine.

Article 109.

En vue d'assurer l'exploitation commerciale des aéroports appartenant à l'Etat en dehors du territoire de la France métropolitaine, un ou plusieurs établissements publics à caractère commercial peuvent être institués par décrets en conseil d'Etat pris sur le rapport du ministre des finances et des affaires économiques, du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale et du ou des ministres compétents pour les territoires intéressés.

Ces décrets précisent, en particulier, l'organisation administrative et financière de ces établissements.

Ils définissent les immeubles domaniaux dont la gestion leur est confiée.

La comptabilité des établissements dont il s'agit est autonome, elle est tenue dans la forme commerciale.

TITRE VI

Dispositions pénales.

Article 110.

Quiconque séjournera ou pénétrera dans les terrains interdits par les règlements et consignes généraux des aérodromes affectés à un service public, ou y laissera séjourner des bestiaux ou bêtes de trait, de charge ou de monture, sera passible des peines prévues par l'article 471, numéro 15, du code pénal, et pourra être, en outre, déchu de tout droit à l'indemnité en cas d'accident.

Les dispositions des articles 55 et 58 sont applicables au présent article.

Article 111.

Les infractions aux dispositions des articles 60 à 71 seront poursuivies devant les tribunaux correctionnels et punies d'une amende de 4.000 à 720.000 F sans préjudice de l'application des peines prévues au code pénal en cas d'accident résultant de l'infraction.

Indépendamment de l'amende à laquelle ils sont exposés, les délinquants ou les personnes civilement responsables seront condamnés à l'enlèvement des ouvrages frappés de servitudes ou à l'apposition et l'entretien du balisage prévu à l'article 71.

Faute par eux de ce faire dans le délai qui leur sera imparti, à cet effet, par le tribunal, l'administration aura le droit d'y procéder elle-même, à leur frais, risques et périls, et de récupérer sur eux les dépenses qu'elle aura ainsi exposées.

Les infractions aux dispositions des articles 60 à 71 pourront être constatées par des procès-verbaux dressés par les officiers de police judiciaire, les gendarmes, les ingénieurs de l'aéronautique, les agents et sous-agents techniques de l'aéronautique, les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile, les militaires, marins et agents de l'autorité militaire, ou maritime commissionnés à cet effet.

Pour les aérodromes autres que ceux appartenant à l'Etat, les infractions pourront être constatées par des procès-verbaux dressés par des agents commissionnés à cet effet.

Article 112.

Les modalités d'application des dispositions des articles 72 à 82 inclus, 86 à 95, du présent livre, sont fixées par des règlements d'administration publique, pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale et du ministre des finances et des affaires économiques.

LIVRE III

Du transport aérien.

Article 113.

Le transport aérien consiste à acheminer par aéronef, d'un point à un autre, des passagers, de la poste et des marchandises.

TITRE I

Du contrat de transport.

CHAPITRE I

Transport des marchandises.

Article 114.

Les règles du code de commerce relatives aux transports par terre et par eau sont applicables au transport par air sous réserve des dispositions suivantes.

Article 115.

Le contrat de transport de marchandises par air est régi par l'article 925 du code général des impôts.

Article 116.

Le transporteur doit dresser manifeste contenant l'indication et la nature des marchandises transportées. Un duplicata du manifeste doit se trouver à bord de l'aéronef et être communiqué, sur leur demande, aux agents chargés de la police de la circulation et aux agents des douanes.

Article 117.

Le transporteur est responsable de la perte ou de l'avarie des marchandises transportées, hors les cas de force majeure ou de vice propre de la marchandise.

Toutefois, si la valeur de la marchandise n'a pas été déclarée par l'expéditeur, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 1.000 F par colis.

Article 118.

Le transporteur peut, par une clause expresse, s'exonérer de la responsabilité qui lui incombe à raison des risques de l'air et des fautes commises par toute personne employée à bord dans la conduite de l'appareil, qu'il s'agisse des voyageurs ou des marchandises.

Cette clause ne décharge le transporteur de sa responsibilité que si l'aéronef était en bon état de navigabilité au départ et le personnel muni de brevets et certificats réglementaires, les certificats administratifs spéciaux établissant en faveur de l'aéronef et de son équipage une présomption qui peut être combattue par la preuve du contraire.

Article 119.

Est nulle toute clause ayant pour objet d'exonérer le transporteur de sa responsabilité, tant de son fait que de celui de ses préposés relativement au chargement, à la conservation et à la livraison des marchandises. Est nulle, aussi, toute clause ayant pour objet d'exonérer le transporteur de la responsabilité de ses fautes personnelles.

Article 120.

Le jet de marchandises indispensable au salut de l'aéronef n'engage pas la responsabilité du transporteur envers l'expéditeur et le destinataire, à raison de cette perte de marchandises.

CHAPITRE II

Transports de personnes.

Article 121.

Le contrat de transport des passagers doit être constaté par la délivrance d'un billet.

Il est dressé une liste nominative des passagers embarqués, dont le duplicata doit se trouver à bord de l'aéronef et être communiqué sur leur demande aux autorités chargées de la police de la circulation.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux déplacements qui comportent le retour sans escale à l'aérodrome du départ.

Article 122.

Pour les transports internationaux, le transporteur ne peut embarquer les voyageurs qu'après justification qu'ils sont régulièrement autorisés à atterrir au point d'arrivée et aux escales prévues.

Article 123.

Le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité à raison des accidents survenus aux voyageurs dans les conditions prévues par l'article 118.

Article 124.

Le commandant de bord à la faculté de débarquer toute personne parmi les passagers qui peut présenter un danger pour la sécurité ou le bon ordre à bord d'un aéronef.

CHAPITRE III

Location.

Article 125.

Au cas de location d'un aéronef pour plusieurs voyages successifs ou pour une durée déterminée, le commandant, le pilote et l'équipage restent, sauf convention contraire, sous la direction du propriétaire de l'appareil.

Article 126.

Le propriétaire de l'aéronef loué à un tiers reste tenu aux obligations légales et est solidairement responsable avec le locataire de leur violation.

Toutefois, si le contrat de location est inscrit au registre d'immatriculation et si le locataire remplit les conditions requises pour la propriété d'un aéronef français, ce locataire est seul tenu en qualité d'exploitant des obligation légales et seul responsable en cas de violation de ces obligations.

TITRE II

Des entreprises de transport.

Article 127.

Nul ne peut exercer une activité de transport aérien, à titre professionnel et contre rémunération, s'il n'y a été autorisé par le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale.

Les modalités de l'octroit et du retrait de cette autorisation sont fixées par décret en conseil d'Etat.

Article 128.

L'établissement de voies internationales de navigation aérienne, ainsi que la création et l'exploitation de lignes internationales régulières de navigation aérienne sont subordonnée à l'autorisation préalable du Gouvernement.

Le transport commercial des personnes et des marchandises entre deux points situés dans le territoire de l'Union française et des Etats dont la France assure les relations extérieures, est réservé aux aéronefs français, sous réserve des dérogations spéciales et temporaires qui peuvent être accordées par décret.

Article 129.

Le transport des passagers ne peut être effectué que par des entreprises agréées à cet effet, par le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale.

Ces entreprises doivent soumettre à son approbation préalable:

Leurs programmes généraux d'achat et de location de matériel volant;

Leurs programmes d'exploitation comportant en particulier l'indication des types de matériel normalement utilisés sur chacun des services de passagers prevus dans ces programmes.

Le conseil supérieur de l'aviation marchande est saisi, pour avis, de ces programmes et de toutes modifications qui pourraient y être apportées.

Les tarifs sont soumis à l'homologation du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale.

Ne sont pas soumis aux obligations du présent article, les transports d'au plus six passagers effectués à l'aide d'aéronefs, dont le poids est inférieur à un maximum fixé par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale.

Article 130.

Au cas où une entreprise contreviendrait aux dispositions des articles 129 et 132, le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale pourra prononcer, pour tout ou partie des lignes exploitées la suspension ou le retrait de l'autorisation ou de l'agrément.

En cas d'exercice d'une activité de transport aérien par une entreprise non régulièrement autorisée et, le cas échéant, agréée, le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale pourra prononcer, à l'expiration d'un délai de huit jours suivant une mise en demeure notifiée à cette entreprise, la mise sous séquestre des appareils utilisés.

Article 131.

La coordination entre les transports aériens et les transports terrestres ou maritimes est assurée par les ministres intéressés, après consultation des organismes existant ou à créer.

La composition et le fonctionnement de ces organismes font l'objet de textes réglementaires.

Article 132.

Les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle technique que le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale exerce en vue d'assurer la sécurité aérienne.

Les dépenses entraînées par ce contrôle sont à la charge des entreprises.

Article 133.

Le contrôle de l'Etat sur les entreprises de navigation aérienne est exercé:

a) En ce qui concerne l'exploitation technique et les conditions de travail du personnel par le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale;

b) En ce qui concerne l'exploitation commerciale et la réglementation administrative dans les mêmes conditions que ci-dessus ou, s'il s'agit d'une entreprise autorisée dans un pays d'outre-mer ou concédée par une collectivité publique autre que l'Etat, par les ministres intéressés.

Article 134.

Le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale peut déléguer certaines de ses attributions de contrôle à un organisme technique habilité à cet effet.

Article 135.

Les entreprises autorisées doivent, sur la demande des fonctionnaires chargés du contrôle, communiquer à ceux-ci tous les documents nécessaires à l'exercice de leur mission.

Article 136.

Les conditions d'application des articles 129, 130 et 132 sont fixées par décrets en conseil d'Etat.

TITRE III

De la Compagnie nationale Air France.

CHAPITRE I

Institution.

Article 137.

La société dite « Compagnie nationale Air France » est régie par le présent code et, dans tout ce qu'elles n'ont pas de contraire à celui-ci, par les lois sur les sociétés anonymes.

Elle a pour objet d'assurer l'exploitation de transports aériens dans les conditions fixées par le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale, après accord, s'il y a lieu, des autres ministres. Aucune subvention ne peut lui être allouée pour les lignes exploitées en concurrence avec d'autres sociétés françaises de transport aérien.

Elle peut créer ou gérer des entreprises présentant un caractère annexe par rapport à son activité principale ou prendre des participations dans des entreprises de ce genre, après autorisation donnée par décret pris en conseil des ministres. Toutefois, elle ne peut créer ou gérer des entreprises de fabrication de matériel aéronautique, ni prendre de participation dans de telles entreprises.

Article 138.

A concurrence de 30 p. 100 du capital, l'Etat doit céder des actions de la Compagnie nationale Air France:

1° A des collectivités et établissements publics intéressés de France et de l'Union française;

2° A des personnes privées, françaises, physiques ou morales.

En aucun cas, le total des actions souscrites par la deuxième catégorie ne pourra excéder 15 p. 100 du capital.

CHAPITRE II

Du fonctionnement.

Article 139.

La Compagnie nationale Air France est gérée par un conseil d'administration nommé par décret pris en conseil des ministres et composé comme suit:

1° Quatre administrateurs fonctionnaires désignés à raison de:

Deux par le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale;

Un par le ministre des finances et des affaires économiques;

Un par le ministre de la France d'outre-mer.

2° Quatre administrateurs, personnalités non fonctionnaires désignées par le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale, dont deux choisis:

L'un parmi les membres des chambres de commerce de la métropole ou de l'Afrique du Nord;

L'autre parmi les membres des chambres de commerce d'outre-mer ou de France à l'étranger.

3° Quatre administrateurs désignés:

Un par le personnel des cadres techniques et administratifs;

Un par le personnel navigant;

Un par le personnel employé;

Un par le personnel ouvrier.

Ces désignations sont faites pour chaque catégorie par vote au bulletin secret. Les candidats doivent faire partie du personnel de la compagnie depuis deux ans au moins.

4° Quatre administrateurs désignés par les actionnaires autres que l'Etat.

Les membres du conseil sont nommés pour six ans et renouvelés par moitié tous les trois ans.

Ils doivent être remplacés lorsqu'ils ont perdu la qualité en raison de laquelle ils ont été désignés ou lorsqu'ils cessent, au cours de leur mandat, de représenter l'organisation sur la présentation de laquelle ils ont été nommés.

Article 140.

Le président, le directeur général et les membres du conseil d'administration doivent être de nationalité française et jouir de leurs droits civiques. Ils ne peuvent appartenir au Parlement.

Le directeur général ne peut exercer aucune fonction rémunérée ou non, dans des entreprises privées, sauf lorsqu'il s'agit de filiales dans lesquelles la compagnie nationale Air France a une participation majoritaire, et après autorisation du conseil d'administration.

Le président du conseil d'administration peut être révoqué à tout moment pour fautes graves par décret pris en conseil des ministres sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale.

Le directeur général peut être révoqué par décision du conseil d'administration, sur proposition du président ou de la majorité des deux tiers du conseil, approuvée par le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale.

Le président, les administrateurs, le directeur général, ainsi que tout mandataire chargé d'un acte de gestion de la compagnie, sont responsables civilement et pénalement dans les mêmes conditions que les administrateurs, directeurs généraux et mandataires des sociétés anonymes.

Les incompatibilités légales visant ces derniers leur sont également opposables.

Article 141.

La compagnie nationale Air France est soumise au contrôle général du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale, dans les conditions fixées par arrêté ministériel.

La compagnie nationale Air France est également soumise au contrôle économique et financier dans les conditions fixées par le décret n° 55-733 du 26 mai 1955, sans préjudice des pouvoirs d'inspection prévus par des lois particulières et du contrôle des comptes prévu aux articles 56 à 58 inclus de la loi n° 48-24 du 6 janvier 1948.

En aucun cas, ces contrôles ne peuvent avoir pour effet d'imposer à l'entreprise des autorisations préalables autres que celles prévues par les articles 137 à 145.

Article 142.

Les statuts de la compagnie nationale Air France sont approuvés par décret pris en conseil des ministres, sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale et du ministre des finances et des affaires économiques.

Article 143.

Le conseil d'administration soumet à l'approbation du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale et du ministre des finances et des affaires économiques:

Les programmes généraux d'engagements de dépenses échelonnées sur plusieurs années;

L'état indicatif annuel des prévisions de recettes et de dépenses de toute nature, ainsi que les états complémentaires en cours d'année;

Le bilan, le compte profits et pertes;

La prise de participations financières ou la cession de celles-ci;

Les tarifs;

Le statut du personnel.

Le bilan et le compte profits et pertes sont publiés au *Journal officiel* avant le 31 juillet de chaque année.

Article 144.

Le conseil d'administration soumet à l'approbation du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale le programme d'investissement, d'achat de matériel et de lignes à desservir.

Un délai maximum de deux mois est accordé au ministre pour donner son approbation. Passé ce délai, elle est considérée comme acquise de plein droit.

Article 145.

Les conditions d'application du présent titre sont déterminées par décret en conseil d'Etat, pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale et des ministres intéressés.

LIVRE IV

Du personnel navigant.

TITRE I

Du personnel navigant professionnel.

CHAPITRE I

Catégories.

Article 146.

La qualité de navigant professionnel de l'aéronautique civile est attribuée aux personnes exerçant de façon habituelle et principale, soit pour leur propre compte, soit pour le compte d'autrui, dans un but lucratif ou contre rémunération:

Le commandement et la conduite des aéronefs (section A);

Le service à bord des moteurs, machines et instruments divers nécessaires à la marche et à la navigation de l'aéronef (section B);

Le service à bord des autres matériels montés sur aéronefs, et notamment les appareils photographiques et météorologiques, les appareils destinés au travail agricole et les appareils destinés à la manœuvre des parachutes (section C).

Les services complémentaires de bord comprennent, notamment, le personnel navigant commercial du transport aérien (section D).

Article 147.

Le personnel navigant professionnel de l'aéonautique civile appartient à l'une des trois catégories suivantes:

I. — Essais et réceptions.
II. — Transport aérien.
III. — Travail aérien.

Article 148.

Pour l'application du présent livre:

1° Les essais et réceptions se définissent:

a) Essais:

Toutes épreuves — exécutées en vol, à terre ou à l'eau, sous la direction ou le contrôle des industriels ou des représentants de l'Etat — qui ont pour objet la recherche des caractéristiques et la mise au point des aéronefs. Ces épreuves portent sur la cellule, les organes moteurs et, généralement, tous instruments, machines, équipements et aménagements concourant à la marche et à la conduite des aéronefs. Elles portent également sur la sécurité et le confort de l'équipage et des passagers. Elles s'appliquent aux aéronefs qui possèdent la qualité de prototype ou de tête de série, ou qui comportent un élément nouveau de nature à affecter leurs qualités de vol ou leurs performances;

b) Réceptions:

Toutes épreuves de vérification en vol, prévues par les règlements ou conventions, et portant sur les aéronefs et matériels aéronautiques de série;

2° Le transport aérien se définit:

Toute opération aérienne effectuée en vue ou pendant l'accomplissement du transport, contre rémunération ou contre salaire, de passagers, de poste ou de marchandises;

3° Le travail aérien se définit:

Toute opération aérienne rémunérée qui utilise un aéronef à d'autres fins que le transport ou les essais et réceptions définis aux 1° et 2°.

Il comprend, notamment, l'instruction aérienne, les vols de démonstration et de propagande, la photographie, le parachutage, la publicité et les opérations agricoles aériennes.

Article 149.

La classification, par section et par catégorie, du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile des sections A et B et des personnels des sections C et D est fixée, après avis du conseil du personnel navigant défini à l'article 155, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale et du ministre de la défense nationale et des forces armées.

Article 150.

Nul ne peut faire partie du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile des sections A, B et C et du personnel permanent de la section D s'il n'est inscrit sur le registre spécial correspondant à sa catégorie et à sa section.

Toutefois, le personnel de la section D recruté pour une durée inférieure à six mois n'est pas inscrit sur le registre.

Article 151.

Pour être initialement inscrit sur un des registres, le candidat doit satisfaire aux conditions suivantes:

1° Etre de nationalité française ou ressortissant des pays d'outre-mer;

2° Etre titulaire des brevets (sections A, B, C) ou du certificat de sécurité et sauvetage (section D), ainsi que, suivant le cas, des licences en état de validité correspondant au registre considéré;

3° N'avoir encouru aucune condamnation à l'emprisonnement ou à une peine plus grave, soit pour crime, soit pour délit contre la probité ou les bonnes mœurs.

Sont fixées par un décret pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale et du ministre de la défense nationale et des forces armées, après avis du conseil du personnel navigant de l'aéronautique civile prévu à l'article 155:

a) Les règles applicables à l'établissement et à la tenue de ces registres;

b) Les conditions dans lesquelles les modifications d'inscription, le refus d'inscription, la suspension, la radiation et la réinscription peuvent être prononcés, ainsi que les conditions dans lesquelles les intéressés devront justifier de leur inscription au registre.

Article 152.

Les personnes qui n'ont pas la nationalité française ou la qualité de ressortissant des pays d'outre-mer et qui sont admises à exercer une activité professionnelle dans la métropole ou les pays d'outre-mer peuvent être autorisées à exercer, temporairement, les activités réservées par l'article 146 au personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

Cette autorisation fait l'objet, dans chaque cas particulier, d'une décision prise dans le cadre des lois et règlements relatifs au contrôle du séjour et de l'emploi par:

Le ministre de la défense nationale et des forces armées pour la catégorie « Essais et réceptions »;

Le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale, pour les catégories « transport aérien » et « travail aérien »

A titre exceptionnel, leur inscription sur les registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile peut, dans chaque cas particulier, être autorisée par arrêté contresigné:

Par le ministre des affaires étrangères, le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale et le ministre de la défense nationale et des forces armées pour la catégorie « essais et réceptions ».

Par le ministre des affaires étrangères et le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale, pour les catégories « transport aérien » et « travail aérien ».

Article 153.

Les titres désignés sous le nom de « brevets » et « certificats » sanctionnent un ensemble de connaissances générales théoriques et pratiques. Ils sont délivrés après examen et sont définitivement acquis à leurs titulaires.

Les titres désignés sous le nom de « licences » sanctionnent l'aptitude et le droit, pour les titulaires de brevets, de remplir les fonctions correspondantes sous réserve des qualifications prévues à l'article suivant. Les licences ne sont valables que pour une période limitée; elles sont renouvelables pour vérifications périodiques des diverses aptitudes requises.

La liste des brevets, licences et certificats, les conditions requises pour leur obtention, le régime, les programmes et règlements des examens y afférents, ainsi que les modalités d'exemption pour l'obtention des brevets de certaines épreuves théoriques en faveur des candidats possesseurs de certains titres français ou étrangers sanctionnant des connaissances au moins égales à celles qui seront exigées pour ces épreuves, sont fixés, après avis du conseil du personnel navigant, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale et du ministre de la défense nationale et des forces armées.

En aucun cas, les bénéficiaires des exemptions ci-dessus ne peuvent être exemptés de l'examen pratique.

Article 154.

L'exercice des fonctions correspondant aux différentes licences est subordonné à la possession, par le titulaire, de qualifications professionnelles spéciales, eu égard à l'aéronef, à l'équipement ou aux conditions de vols considérés.

La définition des qualifications professionnelles spéciales, leurs conditions d'obtention et de renouvellement, les programmes et règlements des examens correspondants sont fixés, après avis du conseil du personnel navigant, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale et du ministre de la défense nationale et des forces armées.

Article 155.

Un conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile est chargé:

1° De présenter, aux ministres intéressés, toutes propositions utiles relatives aux programmes d'instruction, d'examen, d'entraînement et de contrôle correspondant aux brevets, licences et qualifications du personnel visés aux articles 153 et 154;

2° De dégager des enseignements que comporte, pour l'exercice de la profession, l'évolution des techniques aéronautiques.

Le conseil du personnel navigant comprend: pour un tiers des représentants de l'administration, pour un tiers des représentants des exploitants et pour un tiers des représentants du personnel navigant.

Il est présidé par un représentant du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale, pris parmi ses membres. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

La composition et le fonctionnement de ce conseil sont fixés par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale et du ministre de la défense nationale et des forces armées.

CHAPITRE II

Du commandant de bord et de l'équipage.

Article 156.

L'équipage est constitué par l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'aéronef en vol. Il est placé sous les ordres d'un commandant de bord.

Article 157.

La composition de l'équipage est déterminée d'après le type de l'aéronef, les caractéristiques et la durée du voyage à effectuer et la nature des opérations auxquelles l'aéronef est affecté.

Cet équipage est déterminé, en conformité avec les règlements en vigueur:

Dans la catégorie « essais et réceptions », par le service public chargé des opérations ou l'entreprise, en accord avec le commandant de bord;

Dans les catégories « transport aérien » et « travail aérien », par l'exploitant.

La liste nominative de l'équipage est dressée avant chaque vol, conformément aux règlements en vigueur.

Article 158.

Les fonctions de commandant de bord sont exercées par un pilote.

Le commandant de bord figure en premier sur la liste de l'équipage.

En cas de décès ou d'empêchement du commandant de bord, le commandement de l'aéronef est assuré, de plein droit, jusqu'au lieu de l'atterrissage, suivant l'ordre fixé par cette liste.

Article 159.

Le commandant de bord est responsable de l'exécution de la mission. Dans les limites définies par les réglements et par les instructions des autorités compétentes et de l'exploitant, il choisit l'itinéraire, l'altitude de vol et détermine la répartition du chargement de l'aéronef.

Il peut différer ou suspendre le départ et, en cours de vol, changer éventuellement de destination chaque fois qu'il l'estime indispensable à la sécurité et sous réserve d'en rendre compte en fournissant les motifs de sa décision.

Article 160.

Le commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées. Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers ou toute partie du chargement qui peut présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef. En vol, il peut, s'il l'estime nécessaire, larguer tout ou partie du chargement en marchandises ou en combustible, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant. Il doit, si le choix est possible, jeter les marchandises de faible valeur.

Il assure le commandement de l'aéronef pendant toute la durée de la mission.

Article 161.

Le commandant de bord est consignataire de l'appareil et responsable du chargement. En cas de difficultés dans l'exécution de son mandat, il doit demander des instructions à l'exploitant. S'il lui est impossible de recevoir des instructions précises, il a le droit, sans mandat spécial:

a) D'engager les dépenses nécessaires à l'accomplissement de la mission entreprise;

b) De faire exécuter les réparations nécessaires pour permettre à l'aéronef de continuer sa mission dans un délai rapproché;

c) De prendre toutes dispositions et d'effectuer toutes dépenses pour assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret;

d) D'engager du personnel supplémentaire pour l'achèvement de la mission et de le congédier;

e) D'emprunter les sommes indispensables pour permettre l'exécution des mesures visées aux paragraphes précédents.

Le règlement du litige est porté, le cas échéant, devant le tribunal de commerce.

CHAPITRE III

Du contrat de travail.

Article 162.

L'engagement d'un membre du personnel navigant professionnel donne obligatoirement lieu à l'établissement d'un contrat de travail écrit.

Ce contrat précise, en particulier:

1° Le salaire minimum mensuel garanti;

2° L'indemnité de licenciement qui sera allouée, sauf en cas de faute grave, au personnel licencié sans droit à pension à jouissance immédiate. Cette indemnité sera calculée pour les sections A, B et C, sur la base d'un mois de salaire mensuel minimum garanti par année de service dans l'entreprise, et pour la section D, sur la base d'un demi-mois par année de service, sans que l'exploitant soit tenu de dépasser le total de douze mois pour les sections A, B et C, et de six mois pour la section D;

3° Les conditions dans lesquelles le contrat est résilié en cas de maladie, invalidité ou disparition;

4° Le lieu de destination final et le moment à partir duquel la mission est réputée accomplie si le contrat est conclu pour une mission déterminée;

5° Si le contrat prévoit l'expatriement du navigant:

La durée du séjour hors de la métropole et de l'Afrique du Nord qui ne pourra pas excéder trois années consécutives, sauf accord entre les deux parties;

L'indemnité de séjour;

Les congés accordés en fin de séjour et les conditions de rapatriement. En cas de licenciement, les intéressés auront droit, sauf demande de leur part, à être rapatriés avant l'expiration du préavis et aux frais de l'employeur.

6° Le délai de préavis à observer en cas de résiliation du contrat par l'une ou l'autre des parties et qui sera au minimum de trois mois, sauf en cas de faute grave. Pendant le délai de préavis, le travail aérien mensuel demandé aux navigants doit rester égal à la moyenne de celui demandé pendant la même période aux membres du personnel navigant de l'entreprise considérée.

Pour le personnel de la catégorie D, la durée du délai de préavis est égale au minimum à un mois et demi, sauf en cas de faute grave.

L'employeur peut cependant ne pas utiliser le navigant en période de délai-préavis, mais, dans ce cas, il doit lui verser, immédiatement, et en une seule fois, une indemnité calculée pour la durée minimum du préavis, sur la base du salaire global mensuel moyen de la dernière année d'activité normale.

Sauf s'il s'agit d'assurer un service public, les navigants et le personnel complémentaire de bord ne pourront être astreints à un travail aérien en zone d'hostilités civiles et militaires que s'ils sont volontaires. Un contrat particulier fixera alors les conditions spéciales du travail et devra couvrir expressément, en dehors des risques habituels, les risques particuliers dus aux conditions d'emploi.

L'application des dispositions du présent article ne concerne que les rapports de l'employeur et du salarié. Elle ne met pas obstacle à l'exercice par les autorités publiques du droit de réquisition prévu par les lois en vigueur.

Article 163.

Le contrat de travail à durée déterminée et dont le terme survient au cours d'une mission est prorogé jusqu'à l'achèvement de la mission.

Le contrat de travail à durée indéterminée, résilié au cours d'une mission, prend fin à l'expiration du délai de préavis, qui commence à courir du jour de l'achèvement de la mission.

Tout membre du personnel navigant débarqué pour quelque cause que ce soit, en cours de mission, est rapatrié aux frais de l'exploitant jusqu'au lieu d'engagement.

Article 164.

L'interruption de la mission, décidée par le commandant de bord pour un motif de sécurité, ne constitue pas un cas de rupture de contrat de travail. Le commandant de bord est tenu de rendre compte à l'exploitant des circonstances qui l'ont amené à décider de l'interruption de la mission.

Tous les frais résultant de cette interruption sont supportés par l'exploitant, y compris ceux précisés à l'article précédent.

Article 165.

En cas d'internement, détention ou captivité d'un membre de l'équipage à l'occasion du service, et qui ne serait pas manifestement la conséquence d'un délit de droit commun, le contrat de travail est prorogé de plein droit jusqu'à la fin de l'internement, de la détention ou de la captivité.

Sauf convention contraire, l'exploitant verse mensuellement aux ayants droit ou, à leur défaut, à la personne désignée par l'intéressé, les trois cinquièmes du salaire global mensuel moyen des douze mois précédents.

Dès sa libération, l'intéressé est invité à présenter un rapport sur les causes et les circonstances des mesures dont il a été l'objet.

S'il apparaît que celles-ci n'ont pas été motivées par une faute grave de sa part, le solde de son salaire lui est versé sans délai, ainsi que le montant de ses frais éventuels de logement et de subsistance au cours de la période considérée.

Dans le cas contraire, et après avis du conseil de discipline ou jugement, suivant les cas, s'il est établi que les circonstances de l'internement, la détention ou la captivité sont dues à une faute grave de l'intéressé, ce dernier n'aura pas droit au versement du solde de son salaire, sans préjudice des sanctions éventuelles, lesquelles pourront comporter le remboursement des sommes perçues en application du présent article.

Article 166.

Aucun membre du personnel navigant de l'aéronautique civile n'est tenu de remplir des fonctions autres que celles qui ont été spécifiées dans son contrat de travail, sauf en vol sur l'ordre du commandant de bord.

Toutefois, lorsque les moyens techniques sont insuffisants, l'équipage participe à terre aux opérations de dépannage et de remise en état des aéronefs.

Dans le but d'améliorer et de perfectionner leur connaissance professionnelle, les membres du personnel navigant pourront être appelés à suivre à terre, les stages d'instruction qui seront jugés nécessaires par les chefs d'entreprises ou les autorités administratives.

Article 167.

Outre les biens qui, aux termes du code de procédure civile ou des lois spéciales, ne peuvent faire l'objet de saisies ou de mises en gage, ne pourront être ni saisis ni mis en gage pour quelque cause que ce soit: l'équipement, les instruments et autres objets appartenant aux membres du personnel navigant et affectés à l'exercice de leur profession.

Les sommes dues aux intéressés pour frais médicaux ou pharmaceutiques, frais de logement et de subsistance et frais de rapatriement au lieu d'engagement sont incessible et insaisissables.

Article 168.

Les éléments de rémunération du personnel navigant de l'aéronautique civile qui doivent être pris en considération pour la détermination du salaire mensuel minimum garanti et du salaire global moyen prévus au présent titre, sont fixés par un arrêté ministériel.

CHAPITRE IV

De l'incapacité temporaire et permanente.

Article 169.

En cas d'incapacité de travail résultant de blessures ou de maladies non imputables au service d'un membre du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en cours d'exécution de son contrat, l'exploitant est tenu de lui assurer jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant ou jusqu'à décision du conseil médical de l'aéronautique civile ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de la retraite:

Son salaire mensuel garanti pendant le mois au cours duquel est survenue l'incapacité, et pendant les trois mois suivants;

La moitié de ce salaire pendant les trois mois suivant cette première période.

Article 170.

En cas d'incapacité résultant d'un accident du travail ou d'une maladie imputable au service et reconnue comme telle par le conseil médical de l'aéronautique civile, l'intéressé a droit à percevoir, jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant ou jusqu'à décision dudit conseil médical de l'aéronautique civile ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de sa retraite:

Son salaire mensuel garanti pendant les six premiers mois d'incapacité;

La moitié de ce salaire pendant les six mois suivant l'incapacité.

Le présent article ne peut faire échec aux accords plus avantageux qui ont été ou pourraient être conclus entre les exploitants et leur personnel.

Article 171.

Dans les cas d'incapacité prévus à l'article 170, les frais médicaux, pharmaceutiques et d'hospitalisation normaux sont supportés par l'exploitant, là où ils ne sont pas pris en charge par la sécurité sociale.

Article 172.

Les prestations en espèces et indemnités versées en vertu de la législation sur la sécurité sociale, à l'exclusion des prestations familiales, viendront en déduction des indemnités dues par l'exploitant au titre des articles 169 et 170 du présent code.

Article 173.

Ne donnent lieu à aucune prestation au titre des articles 169 et 170, les maladies, blessures ou infirmités résultant d'une faute intentionnelle de l'intéressé.

Article 174.

Lorsqu'un accident aérien survenu en service ou lorsqu'une maladie imputable au service et reconnue comme telle par le conseil médical de l'aéronautique civile ont entraîné le décès ou une incapacité permanente totale au sens de la législation relative à la réparation des accidents du travail, une indemnité en capital sera versée par la caisse de retraites créée en application de l'article 186, à l'intéressé ou à ses ayants droit.

Les limites inférieures et supérieures entre lesquelles le conseil d'administration de la caisse établit le barème des sommes qui sont dues en application de l'alinéa ci-dessus sont fixées par un règlement d'administration publique qui établit également les majorations pour charges de famille qui pourraient s'y ajouter.

Bénéficient également des dispositions prévues au présent article, les navigants stagiaires de l'aéronautique civile visés aux articles 12 de l'arrêté ministériel du 7 avril 1952 et de l'arrêté ministériel du 2 janvier 1953, relatifs aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile.

Article 175.

Si l'incapacité résultant des causes prévues à l'article précédent entraîne seulement l'inaptitude permanente à exercer la profession de navigant, la caisse de retraites verse à l'intéressé une somme en capital calculée en appliquant à l'indemnité qui lui serait due en cas d'incapacité permanente totale, un pourcentage égal au taux de son incapacité; toutefois, cette somme ne pourra être inférieure à 50 p. 100 de celle qui lui serait attribuée dans le cas d'incapacité totale.

Bénéficient également des dispositions du présent article, les navigants stagiaires de l'aéronautique civile visés au dernier alinéa de l'article précédent.

Article 176.

Les entreprises seront tenues de prendre toutes dispositions permettant, compte tenu des aptitudes requises, de réserver certains emplois aux membres du personnel navigant atteints, avant l'âge fixé pour la retraite, d'une incapacité résultant de leurs services et les rendant inaptes au travail en vol.

CHAPITRE V

De la discipline.

Article 177.

Le commandant de bord est tenu d'établir un rapport circonstancié dans les quarante-huit heures suivant tout accident ou incident pouvant avoir des conséquences graves survenant soit au sol, soit en vol, ou toute infraction aux règlements de la circulation aérienne.

Ce rapport, établi en trois exemplaires, est adressé:

Aux représentants qualifiés de l'aéronautique civile ou du ministre de la défense nationale et des forces armées (air) suivant que le commandant de bord appartient aux catégories « transport aérien » ou « travail aérien » ou à la catégorie « essais et réceptions ».

A la direction de l'entreprise intéressée.

Au conseil du personnel navigant.

Article 178.

Le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale ou, s'il s'agit des « essais et réceptions », le ministre de la défense nationale et des forces armées (Air), fait procéder à toutes investigations et enquêtes en vue de rechercher et de constater les causes des accidents ou incidents.

Article 179.

Le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale ou le ministre de la défense nationale et des forces armées (Air) peut instituer une commission d'enquête dont la composition est fixée par arrêté et qui comprend obligatoirement un contrôleur en vol.

Cette commission d'enquête entend obligatoirement les représentants des entreprises intéressées, ainsi que le personnel navigant mis en cause, ou ses représentants.

Les rapports d'enquête sont adressés aux magistrats sur leur demande et sur décision du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale et du ministre de la défense nationale et des forces armées (Air), aux Etats étrangers ayant participé à l'enquête, aux départements ministériels, aux compagnies exploitantes, aux aéro-clubs, aux propriétaires de l'aéronef intéressés à l'accident et au *Journal officiel* pour publication.

Article 180.

Un conseil de discipline des personnels navigants professionnels de l'aéronautique civile est chargé de proposer au ministre compétent l'application des sanctions prévues à l'article 184 à l'égard des membres du personnel navigant de l'aéronautique civile reconnus coupables de fautes dans l'exercice de la profession.

Article 181.

Le conseil de discipline de l'aéronautique civile est divisé en trois sections: essais et réceptions, transport aérien et travail aérien.

Il est présidé par un représentant du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale ou par un représentant du ministre de la défense nationale et des forces armées (Air) dans le cas d'essais ou réceptions.

Il comprend pour un tiers des représentants de l'administration, pour un tiers des représentants des exploitants, et pour un tiers des représentants du personnel navigant de la catégorie intéressée. En cas de partage égal des voix, la voix du président est prépondérante.

La composition et le fonctionnement du conseil de discipline ou de l'aéronautique civile sont fixés par décret portant règlement d'administration publique pris sur le rapport du ministre de la défense nationale et des forces armées (Air) et contresigné par le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale pour le transport aérien et le travail aérien.

Article 182.

Quand la commission d'enquête prévue à l'article 179 conclut à une faute professionnelle, un double du dossier est adressé directement au conseil de discipline de l'aéronautique civile.

Article 183.

L'intéressé peut récuser les membres du conseil dans les conditions prévues par les articles 378 et suivants du code de procédure civile.

Article 184.

Les sanctions disciplinaires relevant de la compétence du conseil de discipline sont:

Le retrait temporaire avec ou sans sursis d'un ou plusieurs certificats ou licences.

Le retrait définitif d'un ou plusieurs certificats ou licences.

La radiation du registre prévu à l'article 151.

Article 185.

En cas de présomption grave au sujet de la responsabilité du commandant de bord ou d'un membre de l'équipage et en attendant les conclusions du conseil de discipline, le ministre compétent peut suspendre l'intéressé de ses fonctions pour une durée qui, en aucun cas, n'excédera deux mois.

L'intéressé bénéficie pendant la durée de la suspension, de son salaire minimum garanti.

(*Supplément.*)

CHAPITRE VI

Des retraites.

Article 186.

Le personnel navigant professionnel civil, inscrit sur les registres prévus à l'article 150 du présent titre, qui exerce de manière habituelle la profession de navigant, à titre d'occupation principale, bénéficie d'un régime complémentaire de retraite auquel est affilié obligatoirement le personnel salarié.

Sont également assujettis à ce régime de retraites, les navigants stagiaires de l'aéronautique civile visés aux articles 12 de l'arrêté ministériel du 7 avril 1952 et de l'arrêté interministériel du 2 janvier 1953, relatifs aux brevets, licences et qualifications des navigants de l'aéronautique civile.

Les intéressés ont droit à cette retraite à partir de cinquante ans d'âge, sous réserve de dispositions particulières fixées par le règlement d'administration publique prévu ci-après, en faveur des navigants mis dans l'obligation, avant d'avoir l'âge de cinquante ans, de cesser toute activité de navigant à la suite d'un accident survenu ou d'une maladie contractée du fait de l'exercice de la profession.

Les cotisations destinées à alimenter le régime de retraites sont supportées:

Deux tiers par l'employeur et un tiers par l'employé pour le personnel salarié.

Les modalités d'application du présent article et, notamment, les règles d'organisation et de financement du régime, ainsi que les conditions dans lesquelles son équilibre financier est assuré, sont fixées par un règlement d'administration publique, ainsi que les conditions d'âge et de services ouvrant droit à retraite, les prestations à assurer, tant aux assurés qu'à leurs ayants droit, et que les avantages qui peuvent être accordés aux professionnels navigants ayant cessé leur activité avant le 28 avril 1951, ainsi qu'à leurs ayants droit.

Article 187.

Les personnels de l'armée de l'air et de l'aéro-navale, titulaires d'un brevet du personnel navigant militaire, qui quittent l'armée avant d'avoir accompli quinze années de services militaires effectifs, afin de poursuivre leur carrière comme membres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, peuvent faire prendre en compte leurs services militaires pour le calcul de la pension servie au titre du régime complémentaire prévu à l'article 186 s'ils remplissent, par ailleurs, les conditions prévues pour l'ouverture du droit à pension dans ledit régime. Leurs ayants droit éventuels bénéficient de cet avantage dans les mêmes conditions.

Les services militaires pris en compte dans la liquidation des pensions militaires concédées au titre de l'article 11 du code des pensions civiles et militaires de retraite ne sont, en aucun cas, pris en compte dans le régime complémentaire de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

Article 188.

L'entrée en jouissance de la pension militaire proportionnelle acquise en application de l'article 1er du code des pensions civiles et militaires de retraite est, pour les militaires inscrits au registre de l'aéronautique civile postérieurement au 5 avril 1953, différée jusqu'à l'entrée en jouissance de la pension qu'ils peuvent acquérir, en application des dispositions de l'article 186 ou jusqu'à radiation définitive du registre, pour quelque cause que cette radiation intervienne.

Article 189.

Avant la réalisation de la condition d'âge fixée à l'article 186, les membres du personnel navigant de l'aéronautique civile cessant leur activité postérieurement à leur quarante-cinquième anniversaire, après vingt-cinq années, au moins, de services valables pour les retraites visées aux articles précédents pourront obtenir la liquidation d'une pension anticipée.

Article 190.

Sont fixées par un règlement d'administration publique les modalités d'application des articles 187, 188 et 189 ci-dessus et les conditions dans lesquelles les membres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, en exercice au 5 avril 1953, peuvent faire valider leurs services militaires accomplis au delà de la durée légale pour la liquidation de leur pension versée en application de l'article 186.

Article 191.

La cotisation dont le personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile est redevable à la caisse de retraite instituée en application de l'article 186 est précomptée sur la rémunération perçue lors de chaque paye par les intéressés. Ceux-ci ne peuvent s'opposer à ce prélèvement.

Le montant des cotisations précomptées et des cotisations à la charge de l'exploitant doit être versé par ce dernier à la caisse de retraite dans les délais fixés par le conseil d'administration de la caisse.

Les versements qui ne sont pas effectués dans le délai ci-dessus prévu sont passibles d'une majoration de retard dont le taux est égal à celui en vigueur dans le régime général de la sécurité sociale.

Le payement des cotisations est garanti pendant un an, à dater de leur exigibilité, par un privilège sur les biens meubles et immeubles de l'exploitant, lequel privilège prend rang concurremment avec celui des gens de maison et celui des ouvriers établis respectivement par l'article 2101 du code civil et l'article 549 du code de commerce.

CHAPITRE VII

Dispositions pénales.

Article 192.

Sera punie d'une amende de 40.000 F à 240.000 F et d'un emprisonnement de dix jours à un mois, ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui aura exercé un des emplois correspondant aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, en contravention avec les dispositions du présent titre.

Sera puni de la même peine le responsable de toute entreprise qui aura confié un de ces emplois à une personne ne remplissant pas les conditions exigées par le présent titre.

En outre, et par dérogation aux dispositions de l'article 165 du livre II du code du travail, sera puni d'une amende de 24.000 à 100.000 F, tout employeur qui, en ce qui concerne le personnel navigant, aura contrevenu aux dispositions de l'article 6 dudit livre et à celles du décret pris pour son application.

Toute infraction à la réglementation relative à la durée du travail du personnel navigant entraîne le retrait de la licence du contrevenant qui est prononcé par le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale, en ce qui concerne le personnel des catégories « transport aérien » et « travail aérien » et par le ministre de la défense nationale et des forces armées, en ce qui concerne le personnel de la catégorie « essais et réceptions » pour une durée qui ne pourra être inférieure à quinze jours, ni supérieure à deux mois.

Article 193.

L'exploitant qui a retenu par devers lui, indûment, la contribution ouvrière précomptée sur le salaire, en application de l'article 191, est passible des peines prévues aux articles 406 et 408 du code pénal.

(Supplément. — Fin.)

TITRE II

Du personnel navigant occasionnel.

Article 194.

Le personnel français navigant occasionnel bénéficie des allocations prévues par la loi du 30 mars 1928 et les textes qui l'ont modifiée en faveur du personnel navigant de l'aéronautique militaire.

Les conditions d'application de cette disposition sont fixées par règlement d'administration publique.

Les primes nécessaires sont supportées pour les deux tiers par les entreprises et pour un tiers par le personnel.

LIVRE V

Dispositions particulières à l'aviation légère et sportive.

Article 195.

Les particuliers admis à effectuer un stage ou un vol d'initiation dans un centre d'Etat d'aviation légère et sportive, et les personnes morales bénéficiant du concours de moniteurs de l'Etat à des meetings organisés par elles, sont assujettis au payement d'une redevance dans des conditions qui sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale et du ministre des finances et des affaires économiques.

Les sommes ainsi recueillies sont rattachées au budget du ministère chargé de l'aviation civile et commerciale, selon la procédure prévue en matière de fonds de concours pour dépenses d'intérêt public.

Article 196.

Une subvention dont le montant est fixé chaque année par la loi de finances est affectée au bénéfice des jeunes de moins de vingt et un ans, qui pratiquent, dans les aéroclubs, le vol à moteur.

Cette subvention se traduit par une ristourne réduisant le tarif en vigueur de l'heure de vol.

Les aéroclubs sont responsables de la justification rigoureuse des abattements pratiqués sur lesdites heures de vol.

Les modalités d'application des dispositions qui précèdent et les conditions du contrôle exercé par le ministre chargé de l'aviation civile et commerciale sont fixées par un décret pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale et du ministre des finances et des affaires économiques.

Article 197.

Un fonds de prévoyance des sports aériens est affecté à la couverture des risques courus par les personnes qui pratiquent le vol sans moteur, le vol à moteur ou le parachutisme, dans les associations sportives et centres de sports aériens et qui ne relèvent pas de l'un des fonds de prévoyance créés par les articles 3 et 5 de la loi du 30 mars 1928 ou du statut fixé par les dispositions du livre IV du présent code.

Les indemnités sont attribuées aux accidentés ou à leurs ayants droit par décision du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale, après avis d'une commission.

L'organisation du fonds de prévoyance, dont la gestion est confiée à la caisse des dépôts et consignations, les conditions d'attribution et le taux des indemnités, ainsi que la composition de la commission visée à l'alinéa précédent sont fixés par un règlement d'administration publique pris sur le rapport du ministre de l'éducation nationale, du ministre chargé de l'aviation civile et commerciale et du ministre des finances et des affaires économiques.

DISPOSITIONS FINALES

Article 198.

Le présent code se substitue, dans les conditions prévues par la loi n° 53-515 du 28 mai 1953, aux dispositions législatives suivantes:

Loi de finances du 30 juin 1923, portant fixation du budget pour l'exercice 1923 (art. 59);

Loi du 31 mai 1924, modifiée par la loi du 16 mai 1930, relative à la navigation aérienne;

Loi du 30 mars 1928, relative au statut du personnel navigant de l'aéronautique, modifiée par les lois des 4 octobre 1943 et 24 janvier 1949. Fonds de prévoyance (art. 5);

Loi du 4 juillet 1935 modifiée, instituant des servitudes spéciales dans l'intérêt de la navigation aérienne;

Loi du 19 septembre 1941, fixant le statut de l'aviation marchande;

Loi du 17 décembre 1941 (art. 1er et 2), relative à la création d'un fonds de prévoyance des sports aériens;

Ordonnance n° 45-1400 du 26 juin 1945 portant nationalisation des transports aériens;

Ordonnance n° 45-2488 du 24 octobre 1945, portant création de l'aéroport de Paris;

Loi n° 46-2122 du 2 octobre 1946, relative à la classification des aérodromes;

Loi n° 46-2154, de finances, du 7 octobre 1946, portant ouverture et annulation de crédits sur l'exercice 1946 (art. 58);

Loi n° 48-976 du 16 juin 1948, portant instituation de la compagnie nationale Air France (art. 1er, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 17, 18, 19 et 21);

Loi n° 50-889 du 1er août 1950, autorisant le Président de la République à ratifier la convention franco-suisse, relative à l'aéroport de Bâle-Mulhouse;

Loi n° 50-1389 du 5 novembre 1950, instituant une subvention nationale de 20 millions de francs pour favoriser la création d'une ristourne s'appliquant à l'heure de vol à moteur pratiquée dans les aéro-clubs, par les jeunes de moins de vingt et un ans;

Loi n° 51-842 du 27 avril 1951, relative au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1951 (Travaux publics, transports et tourisme. II. — Aviation civile et commerciale) (art. 4);

Loi n° 51-1501 du 31 décembre 1951, relative au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1952 (Travaux publics, transports et tourisme. II. — Aviation civile et commerciale, art. 2);

Loi n° 53-51 du 3 février 1953, relative au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1953 (Travaux publics, transports et tourisme. II. — Aviation civile et commerciale, art. 2);

Loi n° 53-885 du 4 avril 1953, portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile;

Décret n° 53-803 du 24 septembre 1953, relatif au régime juridique, administratif et financier des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique;

Décret n° 53-916 du 26 septembre 1953, relatif à la coordination des transports aériens;

Décret n° 53-957 du 30 septembre 1953, relatif à la création d'établissements publics pour l'exploitation commerciale des aéroports d'intérêt général, situés hors du territoire de la France métropolitaine;

Loi n° 53-1328 du 31 décembre 1953, relative au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme (art. 3 et 4).

TABLE ANALYTIQUE

LIVRE I

Des aéronefs.

Titre Ier. — De l'immatriculation, de la nationalité et de la propriété des aéronefs (articles 1 à 16).

Titre II. — De la circulation des aéronefs.
- Chapitre Ier. — Du droit de circulation (articles 17 à 22).
- Chapitre II. — De l'atterrissage (articles 23 à 25).
- Chapitre III. — De la police de la circulation des aéronefs (articles 26 à 33).

Titre III. — Des dommages et des responsabilités (articles 34 à 43).

Titre IV. — Dispositions pénales (articles 44 à 58).

LIVRE II

Des aérodromes.

Titre Ier. — Des servitudes dans l'intérêt de la navigation aérienne (articles 59 à 71).

Titre II. — Des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.
- Chapitre Ier. — Création (articles 72 à 82).
- Chapitre II. — Classification (articles 83 à 85).
- Chapitre III. — Exploitation (articles 86 à 90).
- Chapitre IV. — Redevances (articles 91 à 95).

Titre III. — De l'aéroport de Paris (articles 96 à 106).

Titre IV. — De l'aéroport de Bâle-Mulhouse (articles 107 et 108).

Titre V. — Des aéroports d'intérêts général situés hors du territoire de la France métropolitaine (article 109).

Titre VI. — Des dispositions pénales (articles 110 à 112).

LIVRE III

Du transports aérien.

Titre Ier. — Du contrat de transport.
- Chapitre Ier. — Transports de marchandises (articles 113 à 120).
- Chapitre II. — Transports de personnes (articles 121 à 124).
- Chapitre III. — Location (articles 125 et 126).

Titre II. — Des entreprises de transport (articles 127 à 136).

Titre III. — De la compagnie nationale Air France.
- Chapitre Ier. — Institution (articles 137 et 138).
- Chapitre II. — Du fonctionnement (articles 139 à 145).

LIVRE IV

Du personnel navigant.

Titre Ier. — Du personnel navigant professionnel.
- Chapitre Ier. — Catégories (articles 146 à 155).
- Chapitre II. — Du commandant de bord et de l'équipage (articles 156 à 161).
- Chapitre III. — Du contrat de travail (articles 162 à 168).
- Chapitre IV. — De l'incapacité temporaire et permanente (articles 169 à 176).
- Chapitre V. — De la discipline (articles 177 à 185).
- Chapitre VI. — Des retraites (articles 186 à 191).
- Chapitre VII. — Dispositions pénales (articles 192 et 193).

Titre II. — Du personnel navigant occasionnel (article 194).

LIVRE V

Dispositions particulières à l'aviation légère et sportive.

Articles 195 à 197.

DISPOSITIONS FINALES (article 198).

TABLE DE RÉFÉRENCE.

TABLE DE CONCORDANCE.

TABLE DE REFERENCE
des articles du code aux textes codifiés.

ARTICLES du code.	TEXTES ANCIENS
1er	Loi du 31 mai 1924 (art. 1er).
2	Loi du 31 mai 1924 (art. 2).
3	Loi du 31 mai 1924 (art. 3).
4	Loi du 31 mai 1924 (art. 4).
5	Loi du 31 mai 1924 (art. 5).
6	Loi du 31 mai 1924 (art. 6).
7	Loi du 31 mai 1924 (art. 7).
8	Loi du 31 mai 1924 (art. 10).
9	Loi du 31 mai 1924 (art. 11).
10	Loi du 31 mai 1924 (art. 12).
11	Loi du 31 mai 1924 (art. 13).
12	Loi du 31 mai 1924 (art. 14).
13	Loi du 31 mai 1924 (art. 15).
14	Loi du 31 mai 1924 (art. 16).
15	Loi du 31 mai 1924 (art. 17).
16	Loi du 31 mai 1924 (art. 18).
17	Loi du 31 mai 1924 (art. 8 et 19, al. 1er).
18	Loi du 31 mai 1924 (art. 19, al. 2).
19	Loi du 31 mai 1924 (art. 20).
20	Loi du 31 mai 1924 (art. 21).
21	Loi du 31 mai 1924 (art. 22).
22	Loi du 31 mai 1924 (art. 23).
23	Loi du 31 mai 1924 (art. 24).
24	Loi du 31 mai 1924 (art. 25).
25 (al. 1)	Loi du 31 mai 1924 (art. 78 du code des douanes).
25 (al. 2)	Loi du 31 mai 1924 (art. 30).
26	Loi du 31 mai 1924 (art. 31).
27 (al. 1 et 2)	Loi du 31 mai 1924 (art. 32).
27 (al. 3 et 4)	Loi du 30 juin 1923 (art. 59).
28	Loi du 31 mai 1924 (art. 33).
29	Loi du 31 mai 1924 (art. 34).
30	Loi du 31 mai 1924 (art. 35).
31	Loi du 31 mai 1924 (art. 36).
32	Loi du 31 mai 1924 (art. 37).
33	Loi du 31 mai 1924 (art. 38).
34	Loi du 31 mai 1924 (art. 51).
35	Loi du 31 mai 1924 (art. 52).
36	Loi du 31 mai 1924 (art. 53).
37	Loi du 31 mai 1924 (art. 54).
38	Loi du 31 mai 1924 (art. 55).
39	Loi du 31 mai 1924 (art. 56).
40	Loi du 31 mai 1924 (art. 57).
41	Loi du 31 mai 1924 (art. 58).
42	Loi du 31 mai 1924 (art. 59).
43	Loi du 31 mai 1924 (art. 60).
44	Loi du 31 mai 1924 (art. 61).
45	Loi du 31 mai 1924 (art. 62).
46	Loi du 31 mai 1924 (art. 63).
47	Loi du 31 mai 1924 (art. 64).
48	Loi du 31 mai 1924 (art. 65).
49	Loi du 31 mai 1924 (art. 66).
50	Loi du 31 mai 1924 (art. 67).
51	Loi du 31 mai 1924 (art. 68).
52	Loi du 31 mai 1924 (art. 69).
53	Loi du 31 mai 1924 (art. 71).
54	Loi du 31 mai 1924 (art. 72).
55	Loi du 31 mai 1924 (art. 77).
56	Loi du 31 mai 1924 (art. 78).
57	Loi du 31 mai 1924 (art. 79).
58	Loi du 31 mai 1924 (art. 80).
59	Loi du 31 mai 1924 (art. 26).
60	Loi du 4 juillet 1935 (art. 1er).
61	Loi du 4 juillet 1935 (art. 2).
62	Loi du 4 juillet 1935 (art. 3).
63	Loi du 4 juillet 1935 (art. 4).
64	Loi du 4 juillet 1935 (art. 5).

ARTICLES du code.	TEXTES ANCIENS
65	Loi du 4 juillet 1935, modifiée par la loi du 3 juillet 1937 et le décret-loi du 24 mai 1938 (art. 6).
66	Loi du 4 juillet 1935 (art. 7).
67	Loi du 4 juillet 1935, modifiée par le décret-loi du 30 octobre 1935 (art. 8).
68	Loi du 4 juillet 1935, modifiée par le décret-loi du 30 octobre 1935 (art. 9).
69	Loi du 4 juillet 1935, modifiée par le décret-loi du 30 octobre 1935 (art. 10).
70	Loi du 4 juillet 1935 (art. 13).
71	Loi du 4 juillet 1935 (art. 14).
72	Décret n° 53-893 du 24 septembre 1953 (art. 1 et 3).
73	Décret n° 53-893 du 24 septembre 1953 (art. 2).
74	Décret n° 53-893 du 24 septembre 1953 (art. 4).
75	Décret n° 53-893 du 24 septembre 1953 (art. 5).
76	Décret n° 53-893 du 24 septembre 1953 (art. 6).
77	Décret n° 53-893 du 24 septembre 1953 (art. 7).
78	Décret n° 53-893 du 24 septembre 1953 (art. 8).
79	Décret n° 53-893 du 24 septembre 1953 (art. 9).
80	Décret n° 53-893 du 24 septembre 1953 (art. 10).
81	Décret n° 53-893 du 24 septembre 1953 (art. 11).
82	Décret n° 53-893 du 24 septembre 1953 (art. 12).
83	Loi n° 46-2122 du 2 octobre 1946 (art. 1er).
84	Loi n° 46-2122 du 2 octobre 1946 (art. 2).
85	Loi n° 46-2122 du 2 octobre 1946 (art. 3).
86	Décret n° 53-893 du 24 septembre 1953 (art. 13).
87	Décret n° 53-893 du 24 septembre 1953 (art. 14).
88	Décret n° 53-893 du 24 septembre 1953 (art. 15).
89	Décret n° 53-893 du 24 septembre 1953 (art. 16).
90	Décret n° 53-893 du 24 septembre 1953 (art. 17).
91	Décret n° 53-893 du 24 septembre 1953 (art. 18).
92	Décret n° 53-893 du 24 septembre 1953 (art. 19).
93	Décret n° 53-893 du 24 septembre 1953 (art. 20).
94	Décret n° 53-893 du 24 septembre 1953 (art. 21).
95	Décret n° 53-893 du 24 septembre 1953 (art. 22).
96	Ordonnance n° 45-2488 du 24 octobre 1945 (art. 1er).
97	Ordonnance n° 45-2488 du 24 octobre 1945 (art. 2).
98	Ordonnance n° 45-2488 du 24 octobre 1945 (art. 3).
99	Ordonnance n° 45-2488 du 24 octobre 1945 (art. 4).
100	Ordonnance n° 45-2488 du 24 octobre 1945 (art. 5).
101	Ordonnance n° 45-2488 du 24 octobre 1945 (art. 6).
102	Ordonnance n° 45-2488 du 24 octobre 1945 (art. 7).
103	Ordonnance n° 45-2488 du 24 octobre 1945 (art. 8).
104	Ordonnance n° 45-2488 du 24 octobre 1945 (art. 9).
105	Ordonnance n° 45-2488 du 24 octobre 1945 (art. 10).
106	Décret n° 53-893 du 24 septembre 1953 (art. 26).
107	Loi n° 50-889 du 1er août 1950 (art. 1er).
108	Décret n° 53-893 du 24 septembre 1953 (art. 26).
109	Décret n° 53-957 du 30 septembre 1953 (art. 1er).
110	Loi du 31 mai 1924 (art. 70).
111	Loi du 4 juillet 1935 (art. 14).
112	Décret n° 53-893 du 24 septembre 1953 (art. 29).
113	Décret n° 53-916 du 26 septembre 1953 (art. 1er).
114	Loi du 31 mai 1924 (art. 45).
115	Loi du 31 mai 1924 (art. 39). Codifié par le code général des impôts.
116	Loi du 31 mai 1924 (art. 40).
117	Loi du 31 mai 1924 (art. 41).
118	Loi du 31 mai 1924 (art. 42).
119	Loi du 31 mai 1924 (art. 43).
120	Loi du 31 mai 1924 (art. 44).
121	Loi du 31 mai 1924 (art. 46.
122	Loi du 31 mai 1924 (art. 47).
123	Loi du 31 mai 1924 (art. 48).
124	Loi n° 53-285 du 4 avril 1953 (art. 15, al. 1er).
125	Loi du 31 mai 1924 (art. 49).
126	Loi du 31 mai 1924 (art. 50).
127	Décret n° 53-916 du 26 septembre 1953 (art. 2 et 1er, al. 2).
128	Loi du 31 mai 1924, modifiée par la loi du 16 mai 1930 (art. 9).

ARTICLES du code.	TEXTES ANCIENS
129	Décret n° 53-916 du 26 septembre 1953 (art. 4).
130	Décret n° 53-916 du 26 septembre 1953 (art. 5).
131	Loi du 19 septembre 1941 (art. 21).
132	Décret n° 53-916 du 26 septembre 1953 (art. 3).
133	Loi du 19 septembre 1941 (art. 17, 1er alinéa).
134	Loi du 19 septembre 1941 (art. 18).
135	Loi du 19 septembre 1941 (art. 19).
136	Décret n° 53-916 du 26 septembre 1953 (art. 6).
137	Loi n° 48-976 du 16 juin 1948 (art. 1er).
138	Loi n° 48-976 du 16 juin 1948 (art. 4).
139	Loi n° 48-976 du 16 juin 1948 (art. 5).
140	Loi n° 48-976 du 16 juin 1948 (art. 8).
141	Loi n° 48-976 du 16 juin 1948 (art. 9 et 11).
142	Loi n° 48-976 du 16 juin 1948 (art. 10, 1er alinéa).
143	Loi n° 48-976 du 16 juin 1948 (art. 14).
144	Loi n° 48-976 du 16 juin 1948 (art. 15).
145	Loi n° 48-976 du 16 juin 1948 (art. 21).
146	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 1er).
147	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 2).
148	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 3).
149	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 4).
150	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 5).
151	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 6).
152	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 7).
153	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 8).
154	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 9).
155	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 10).
156	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 11).
157	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 12).
158	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 13).
159	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 14).
160	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 15) et loi du 31 mai 1924 (art. 44).
161	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 16).
162	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 17).
163	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 18).
164	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 19).
165	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 20).
166	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 21).
167	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 22).
168	Loi n° 53-855 du 4 avril 1953 (art. 50).
169	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 23).
170	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 24).
171	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 25).
172	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 26).
173	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 27).
174	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 28).
175	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 29).
176	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 34).
177	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 37).
178	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 38).
179	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 39).
180	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 40).
181	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 41).
182	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 42).
183	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 43).
184	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 44).
185	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 45).
186	Loi n° 51-842 du 27 avril 1951 (art. 4).
187	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 30).
188	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 31).
189	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 32).
190	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 33).
191	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 48, al. 1er à 4).
192	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 47).
193	Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 43, al. 5).
194	Loi du 30 mars 1928, modifiée par la loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (art. 5).
195	Loi n° 46-2154 du 7 octobre 1946 (art. 58).
196	Loi n° 50-1389 du 5 novembre 1950 (art. 1er et 3).
197	Loi du 17 décembre 1941, modifiée par la loi n° 53-51 du 3 février 1953 (art. 1er).

TABLE DE CONCORDANCE

des textes codifiés avec les articles du code.

TEXTES ANCIENS	ARTICLES du code.
Loi du 30 juin 1923.	
Article 59	27 (al. 3 et 4)
Loi du 31 mai 1924:	
Article 1er	1er
Article 2	2
Article 3	3
Article 4	4
Article 5	5
Article 6	6
Article 7	7
Article 8	17
Article 9 (modifié par la loi du 16 mai 1930)	128
Article 10	8
Article 11	9
Article 12	10
Article 13	11
Article 14	12
Article 15	13
Article 16	14
Article 17	15
Article 18	16
Article 19, alinéa 1er	17
Article 19, alinéa 2	18
Article 20	19
Article 21	20
Article 22	21
Article 23	22
Article 24	23
Article 25	24
Article 26	59
Article 27	Abrogé.
Article 28	Abrogé.
Article 29	Abrogé.
Article 30	25
Article 31	26
Article 32	27
Article 33	28
Article 34	29
Article 35	30
Article 36	31
Article 37	32
Article 38	33
Article 39	115
Article 40	116
Article 41	117
Article 42	118
Article 43	119
Article 44	120 et 160 (1e al.)
Article 45	114
Article 46	121
Article 47	122
Article 48	123
Article 49	125
Article 50	126
Article 51	34
Article 52	35
Article 53	36
Article 54	37
Article 55	38
Article 56	39
Article 57	40
Article 58	41
Article 59	42
Article 60	43
Article 61	44
Article 62	45
Article 63	46
Loi du 31 mai 1924 (*suite*):	
Article 64	47
Article 65	48
Article 66	49
Article 67	50
Article 68	51
Article 69	52
Article 70	110
Article 71	53
Article 72	54
Article 73	Non codifié.
Article 74	Non codifié.
Article 75	Non codifié.
Article 76	Non codifié.
Article 77	55
Article 78	56
Article 79	57
Article 80	58
Article 82	Non codifié.
Loi du 30 mars 1928, modifiée par la loi du 4 octobre 1943 et par la loi du 24 janvier 1949:	
Article 5	194
Loi du 4 juillet 1935:	
Article 1er	60
Article 2	61
Article 3	62
Article 4	63
Article 5	64
Article 6 (modifié par la loi du 3 juillet 1937 et le décret-loi du 24 mai 1938)	65
Article 7	66
Article 8 (modifié par le décret-loi du 30 octobre 1935)	67
Article 9 (modifié par le décret-loi du 30 octobre 1935)	68
Article 10 (modifié par le décret-loi du 30 octobre 1935)	69
Article 11	70
Article 12	Non codifié.
Article 13	71
Article 14	111
Article 15	Non codifié.
Loi du 19 septembre 1941:	
Articles 1er à 16	Non codifiés.
Article 17	133
Article 18	134
Article 19	135
Article 20	Non codifié.
Article 21	131
Loi du 17 décembre 1941:	
Article 1er	197
Ordonnance n° 45-2488 du 24 octobre 1945:	
Article 1er	96
Article 2	97
Article 3	98
Article 4	99
Article 5	100
Article 6	101
Article 7	102
Article 8	103
Article 9	104
Article 10	105
Loi n° 46-2122 du 2 octobre 1946:	
Article 1er	83
Article 2	84
Article 3	85

TEXTES ANCIENS	ARTICLES du code.
Loi n° 46-2154, de finances, du 7 octobre 1946:	
Article 58	195
Loi n° 48-976 du 16 juin 1948:	
Article 1er	137
Article 2	Non codifié.
Article 3	Non codifié.
Article 4	138
Article 5	139
Article 6	Non codifié.
Article 7	Non codifié.
Article 8	140
Article 9	141
Article 10 (1er alinéa)	142
Article 11	141 (2e alinéa).
Article 12	Non codifié.
Article 13	Non codifié.
Article 14	143
Article 15	144
Article 16	Non codifié.
Article 17	Non codifié.
Article 18	Non codifié.
Article 19	Non codifié.
Article 20	Non codifié.
Loi n° 48-976 du 16 juin 1948:	
Article 21	145
Loi n° 50-889 du 1er août 1950:	
Article 1er	107
Loi n° 50-1389 du 5 novembre 1950:	
Article 1er	196 (1er, 2e, 3e al.).
Article 3	196 (4e al.).
Loi n° 51-842 du 27 avril 1951:	
Article 4	186
Loi n° 51-1501 du 31 décembre 1951:	
Article 2	137 (2e al.).
Loi n° 53-51 du 3 février 1953:	
Article 2	197
Loi n° 53-885 du 4 avril 1953.	
Article 1er	146
Article 2	147
Article 3	148
Article 4	149
Article 5	150
Article 6	151
Article 7	152
Article 8	153
Article 9	154
Article 10	155
Article 11	156
Article 12	157
Article 13	158
Article 14	159
Article 15	160 et 124
Article 16	161
Article 17	162
Article 18	163
Article 19	164
Article 20	165
Article 21	166
Article 22	167
Article 23	169
Article 24	170

TEXTES ANCIENS	ARTICLES du code.
Loi n° 53-885 du 4 avril 1953 (*suite*):	
Article 25	171
Article 26	172
Article 27	173
Article 28	174
Article 29	175
Article 30	187
Article 31	188
Article 32	189
Article 33	190
Article 34	176
Article 35	161 (dernier alinéa)
Article 36	Non codifié.
Article 37	177
Article 38	178
Article 39	179
Article 40	180
Article 41	181
Article 42	182
Article 43	183
Article 44	184
Article 45	185
Article 46	Non codifié.
Article 47	192
Article 48	191 et 193
Article 49	194
Article 50	168
Article 51	Non codifié.
Décret n° 53-893 du 24 septembre 1953:	
Article 1er	72
Article 2	73
Article 3	72
Article 4	74
Article 5	75
Article 6	76
Article 7	77
Article 8	78
Article 9	79
Article 10	80
Article 11	81
Article 12	82
Article 13	86
Article 14	87
Article 15	88
Article 16	89
Article 17	90
Article 18	91
Article 19	92
Article 20	93
Article 21	94
Article 22	95
Article 23	Non codifié.
Article 24	Non codifié.
Article 25	Non codifié.
Article 26	106 et 108
Article 27	Non codifié.
Article 28	Non codifié.
Article 29	112
Décret n° 53-916 du 26 septembre 1953:	
Article 1er (1er alinéa)	113
Article 1er (2e alinéa)	127
Article 2	127
Article 3	132
Article 4	129
Article 5	130
Article 6	136
Article 7	Non codifié.
Décret n° 53-957 du 30 septembre 1953:	
Article 1er	109
Loi n° 53-1328 du 31 décembre 1953:	
Article 3	171, 175, 186

ANNEXES

I. — Dispositions législatives concernant l'organisation de l'aviation civile dans l'Union française.

Ordonnance n° 45-2401 du 18 octobre 1945, relative au fonctionnement de l'aéronautique civile dans les territoires d'outre-mer.

Ordonnance n° 45-2665 du 2 novembre 1945, portant unification des services de la météorologie.

Décret n° 53-958 du 30 septembre 1953, relatif au logement des personnels de l'aéronautique civile en service en dehors du territoire de la France métropolitaine.

II. — Conventions internationales.

Convention signée à Varsovie, le 12 octobre 1929, relative à l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international. Décret de promulgation du 12 décembre 1932.

Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago, le 7 décembre 1944. Décret de publication n° 47-974 du 31 mai 1947.

Accord relatif au transit des services aériens internationaux, signé le 7 décembre 1944, à Chicago. Décret de publication n° 48-1231 du 19 juillet 1948.

Ordonnance n° 45-2401 du 18 octobre 1945 relative au fonctionnement de l'aéronautique civile dans les territoires d'outre-mer.

Le gouvernement provisoire de la République française,
Sur le rapport du ministre de l'air,

Vu l'ordonnance du 3 juin 1943 portant institution du comité français de la libération nationale, ensemble les ordonnances des 6 juin et 4 septembre 1944;

Vu la loi du 31 mai 1924 sur la navigation aérienne et les décrets des 23 février 1926 et 11 mai 1928 la rendant applicable respectivement en Afrique occidentale française et dans les autres colonies;

Vu la loi du 30 juin 1933 portant organisation du ministère de l'air et notamment l'article 6;

Vu le décret du 26 mars 1939 portant organisation du service radio électrique colonial et notamment l'article 5;

Vu l'ordonnance du 28 octobre 1944 portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'air;

Vu l'urgence constatée par le président du Gouvernement,

Le conseil d'Etat (commission permanente) entendu,

Ordonne:

Art. 1er. — Le réseau aérien impérial est constitué par les installations nécessaires à la navigation aérienne pour relier la métropole aux divers territoires ou groupes de territoires relevant du ministère de l'intérieur et du ministère des colonies et ceux-ci entre eux ou à un territoire étranger.

Le réseau aérien local est constitué par les installations nécessaires à la navigation aérienne affectées uniquement aux liaisons intérieures de chacun des divers territoires ou groupes de territoires relevant du ministère de l'intérieur et du ministère des colonies.

Art. 2. — Le ministre de l'air est chargé d'établir, d'aménager, d'équiper, d'entretenir le réseau impérial et d'assurer la sécurité de la navigation et de la circulation sur ce réseau.

Il assure également la sécurité de la navigation et de la circulation sur le réseau local. Il dispose à cet effet des services techniques et administratifs nécessaires, sous la dénomination d'aéronautique civile impériale. Celle-ci fonctionne conformément aux dispositions de la présente ordonnance.

Art. 3. — L'établissement, l'aménagement, l'équipement et l'entretien de chaque réseau aérien local relèvent du ministre de qui dépend le territoire ou groupe de territoires intéressés.

Les services techniques et administratifs nécessaires constituent l'aéronautique civile locale. Celle-ci relève du représentant du gouvernement dans le territoire ou groupe de territoires intéressés et fonctionne conformément aux dispositions de la présente ordonnance.

Art. 4. — Ne peuvent être ouverts à la circulation aérienne publique que les aérodromes appartenant à une collectivité publique française ou exploitée par elle.

Art. 5. — Les programmes concernant l'organisation matérielle du réseau impérial et les règles de fonctionnement de l'aéronautique civile impériale sont établis par le ministre de l'air, en accord avec les ministres responsables des territoires intéressés.

Le ministre de l'air détermine les installations correspondantes et commande l'exécution des travaux nécessaires, en accord avec le ministre intéressé.

Art. 6. — Les programmes annuels de travaux et les plans de masse correspondants sont établis par le ministre de l'air et soumis à l'avis du ministre responsable du territoire ou groupe de territoires intéressés. La réalisation en est confiée au service des travaux publics du territoire dans la mesure où celui-ci peut l'assurer dans les délais et conditions prévus. Lorsque la masse des travaux à réaliser dans ce territoire le justifie, le ministre de l'air peut provoquer, en accord avec le ministre intéressé, la création d'un service spécialisé, dans des conditions qui seront, dans chaque cas, fixées par décret.

Art. 7. — Dans les différents territoires ou groupes de territoires visés à l'article 1er (§ 2), la direction de l'aéronautique civile impériale est assurée par des fonctionnaires dépendant du ministère de l'air nommés par arrêtés du ministre de l'air en accord avec les ministres responsables des territoires ou groupes de territoires intéressés.

Le territoire sur lequel s'exerce l'autorité d'un directeur régional est dit « région aéronautique »; il est délimité par arrêté pris d'accord entre le ministre de l'air et le ministre responsable du territoire intéressé.

Les régions aéronautiques peuvent être subdivisées en districts aéronautiques.

Les limites des régions et districts aéronautiques doivent toutefois coïncider avec celles des divisions administratives des territoires considérés.

Art. 8. — Le directeur régional de l'aéronautique civile assure l'application des règles générales de circulation et de sécurité aérienne dans la région aéronautique dont il a la charge.

Il provoque l'unification et l'harmonisation des moyens, méthodes et procédés utilisés ou appliqués à cet effet et notamment la participation éventuelle des services locaux.

Art. 9. — Le directeur régional de l'aéronautique civile correspond sous le couvert du représentant du gouvernement dans le territoire intéressé. Toutefois il peut correspondre directement pour traiter des questions de détail ou présentant un caractère d'urgence, dans ce dernier cas, il rend compte des affaires importantes au représentant du gouvernement.

Art. 10. — Le directeur régional de l'aéronautique civile assure également les fonctions de chef du service de l'aéronautique civile locale. A ce titre, il est directement subordonné au représentant du gouvernement dans le territoire.

Art. 11. — Le personnel de l'aéronautique civile impériale est désigné soit par le ministre de l'air, soit par le directeur régional de l'aéronautique civile en accord avec le représentant du gouvernement dans le territoire intéressé.

Art. 12. — Le personnel de l'aéronautique civile impériale, tout en relevant du ministre de l'air, est soumis à la discipline générale du territoire où ce personnel exerce ses fonctions.

Art. 13. — Un décret rendu sur le rapport du ministre de l'air et du ministre intéressé déterminera le régime applicable aux avantages matériels qui seront alloués aux fonctionnaires et agents d'une direction régionale de l'aéronautique civile impériale indépendamment de leur statut métropolitain.

Les statuts des personnels auxiliaires sont fixés par arrêté du représentant du gouvernement dans chaque territoire intéressé, sur proposition du directeur régional de l'aéronautique civile.

Art. 14. — Le contrôle administratif de l'aéronautique civile impériale est exercé d'accord entre le ministère de l'air et le ministère responsable du territoire intéressé, par l'un ou l'autre des corps de contrôle dont disposent ces ministères suivant l'objet de la mission. Le contrôle technique est assuré sous la responsabilité du ministre de l'air, dans les conditions fixées à l'article 18 ci-après.

Art. 15. — Les crédits nécessaires à l'établissement et au fonctionnement des services et installations de l'aéronautique civile impériale sont inscrits au budget du ministère de l'air.

Ces crédits sont délégués directement par le ministère de l'air au représentant du gouvernement dans les territoires intéressés avec faculté de sous-délégation ou de création de régies d'avances.

Ces territoires pourront être appelés à participer aux charges de l'infrastructure du réseau aérien impérial dans la mesure où le réseau aérien local bénéficie des installations du réseau aérien impérial.

Les recettes provenant de l'exploitation des installations impériales sont portées aux crédits du budget général de l'Etat.

Art. 16. — Les dépenses engagées pour l'aéronautique civile locale dans les différents territoires sont à la charge des budgets de ces territoires.

Le budget de l'Etat peut y participer sous la forme de subventions lorsque les projets concernant les travaux et le fonctionnement des installations intéressent le réseau aérien impérial ou que des charges exceptionnelles sont imposées à ce sujet aux territoires considérés.

Art. 17. — Les services locaux qui contribuent à la protection et à la sécurité de la circulation aérienne continueront à les assurer jusqu'à la mise en place de l'organisation prévue par la présente ordonnance.

Art. 18. — Les modalités d'application de la présente ordonnance seront réglées par décret rendu sur le rapport du ministre de l'air et des ministres responsables des territoires intéressés.

Art. 19. — Le décret du 1er novembre 1936 fixant les attributions respectives des ministres de l'air et des colonies en matière d'aéronautique civile continuera à recevoir application jusqu'à la mise en place de l'organisation prévue par la présente ordonnance, laquelle sera constatée pour chaque territoire par arrêté interministériel.

Art. 20. — Le présente ordonnance sera publiée au *Journal officiel* de la République française et exécutée comme loi.

Fait à Paris, le 16 octobre 1945.

CHARLES DE GAULLE.

Par le Gouvernement provisoire de la République française:

Le ministre de l'air,
CHARLES TILLON.

Le ministre du travail et de la sécurité sociale, ministre de l'intérieur par intérim,
ALEXANDRE PARODI.

Le ministre des finances,
R. PLEVEN.

Le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme, ministre des colonies par intérim,
RAOUL DAUTRY.

Le ministre du travail et de la sécurité sociale, ministre des travaux publics et des transports par intérim,
ALEXANDRE PARODI.

Ordonnance n° 45-2665 du 2 novembre 1945 portant unification des services de la météorologie.

Le Gouvernement provisoire de la République française,

Sur le rapport du ministre de l'air,

Vu l'ordonnance du 5 juin 1945 portant institution du comité français de libération nationale, ensemble les ordonnances des 5 juin et 4 septembre 1944;

Le conseil d'Etat entendu,

Ordonne:

Art. 1er. — Il est créé un corps d'ingénieurs de la météorologie relevant du ministère de l'air, et destiné à occuper les emplois supérieurs que comportent dans tous les domaines l'organisation et l'utilisation des réseaux météorologiques sur tous les territoires de la France métropolitaine et d'outre-mer.

Sont créés et placés sous l'autorité des ingénieurs de la météorologie:

Un corps métropolitain d'ingénieurs des travaux météorologiques relevant du ministère de l'air;

Un corps colonial d'ingénieurs des travaux météorologiques relevant du ministère des colonies;

Des cadres métropolitains et coloniaux locaux d'adjoints techniques de la météorologie relevant le premier du ministère de l'air, les autres d'une colonie ou d'un groupe de colonies.

Les ingénieurs des travaux météorologiques du corps métropolitain et du corps colonial sont recrutés par un concours commun, à l'issue duquel ils reçoivent, les uns et les autres, une même formation spéciale scientifique et technique par les soins de la météorologie nationale.

Des règlements d'administration publique pris sur le rapport du ministre de l'air et du ministre des finances fixeront, sauf en ce qui concerne les questions d'effectifs et de traitements, qui seront réglées par décret, le statut des personnels:

Du corps des ingénieurs de la météorologie;

Du corps métropolitain des ingénieurs des travaux météorologiques;

Du cadre métropolitain des adjoints techniques.

Les effectifs et les traitements de ces personnels sont fixés par décret.

Le corps colonial des ingénieurs des travaux météorologiques et les cadres coloniaux d'adjoints techniques de ces territoires seront organisés dans les conditions fixées par la réglementation applicable aux personnels coloniaux.

Art. 2. — Les personnels spécialisés dans les travaux de météorologie en fonction dans les différents services de l'Etat à la date de la publication de la présente ordonnance et déterminés en accord avec les ministres intéressés, seront intégrés dans le corps des ingénieurs de la météorologie, les corps métropolitain et colonial des ingénieurs des travaux météorologiques et le cadre métropolitain des adjoints techniques.

Les conditions de cette intégration seront fixées par des règlements d'administration publique.

Art. 3. — L'exécution des travaux météorologiques, dans les services civils de la métropole et des territoires d'outre-mer relevant du ministère des colonies, lorsqu'ils ne sont pas l'accessoire d'une autre activité et qu'ils ne relèvent ni de l'enseignement ni de la recherche scientifique pure, est obligatoirement confiée à des personnels de l'un des corps ou cadres institués par l'article 1er.

Art. 4. — Il est satisfait aux besoins d'ordre météorologique:

a) Dans la métropole et en Algérie par le service de la météorologie nationale, qui assure en outre l'unité technique de la météorologie dans la métropole et les territoires d'outre-mer;

b) Dans les territoires relevant du ministère des colonies par le service météorologique colonial qui comprend:

Un service central fonctionnant au ministère des colonies;

Des services fonctionnant dans les colonies ou groupes de colonies et relevant de l'autorité des hauts commissaires, gouverneurs généraux et gouverneurs.

Toutefois, au point de vue technique, ces services reçoivent leurs instructions du ministère des colonies, compte tenu des dispositions de l'article 7.

Art. 5. — Le fonctionnement du service central de la météorologie coloniale et des services des colonies est assuré par du personnel des corps et cadre visés à l'article 1er, en service ou détaché dans les colonies.

L'effectif des ingénieurs de la météorologie appelés à servir aux colonies sera fixé chaque année par accord du ministre de l'air et du ministre des colonies, qui détermineront les postes à pourvoir et prononceront les affectations.

Art. 6. — Le service de la météorologie nationale dépend du ministère de l'air; le chef de ce service, obligatoirement choisi dans le corps des ingénieurs de la météorologie, est nommé par décret contresigné par le ministre de l'air.

Le chef du service central de la météorologie coloniale est nommé par arrêté concerté du ministre des colonies et du ministre de l'air. Il est obligatoirement choisi parmi les ingénieurs de la métropole ayant effectué un séjour minimum de cinq ans dans les territoires d'outre-mer, dont trois ans dans les territoires relevant du ministère des colonies. Il relève pour l'exécution du service, du ministère des colonies.

Les chefs des services météorologiques des groupes de colonies et des colonies sont nommés par le ministre des colonies après accord du ministre de l'air.

Art. 7. — Le chef du service de la météorologie nationale, en liaison avec le chef du service central de la météorologie coloniale:

Est chargé, de concert avec le ministre des affaires étrangères, de toutes les relations, soit avec les services météorologiques étrangers, soit avec les organismes météorologiques internationaux et assure l'unité de la représentation française au sein de l'organisation météorologique internationale;

Etudie, choisit, met au point les matériels nouveaux;

Assure l'unité d'action des services météorologiques de la France métropolitaine et des territoires d'outre-mer, le perfectionnement et le développement des réseaux météorologiques d'observations et de transmissions, ainsi que l'unification des méthodes d'exploitation dans la France métropolitaine et les territoires d'outre-mer;

Organise et contrôle la protection météorologique des grandes lignes reliant la métropole à l'étranger et aux territoires d'outre-mer, et a qualité pour adresser directement, en cas d'urgence aux services intéressés, les instructions relatives au fonctionnement d'ensemble du réseau météorologique de la France métropolitaine et des territoires d'outre-mer;

Procède ou fait procéder aux inspections techniques nécessaires sur demande ou après accord du ministre intéressé.

Art. 8. — Le budget du ministère de l'air supporte les dépenses afférentes:

Au fonctionnement des services généraux du service de la météorologie nationale;

A l'exécution des accords internationaux et à la protection des lignes aériennes lorsque ces dépenses ne sont pas de nature à être imputées aux budgets locaux;

A la satisfaction des besoins d'ordre météorologique propres à l'aéronautique dans la métropole et en Algérie.

A la centralisation et à la publication des documents d'ordre météorologique concernant l'ensemble de la France métropolitaine et les territoires d'outre-mer relevant du ministère des colonies.

A l'exécution des modifications et améliorations des services météorologiques des territoires d'outre-mer relevant du ministère des colonies que le ministre de l'air juge indispensables et qui ne sont pas de nature à être imputés aux budgets locaux.

Le budget du ministère des colonies supporte les dépenses afférentes au fonctionnement du service central de la météorologie coloniale.

Dans chaque colonie ou groupe de colonies, les dépenses afférentes au fonctionnement du service de cette colonie ou de ce groupe de colonies, à l'exception de celles prévues ci-dessus, qui incombent aux budgets du ministère de l'air et du ministère des colonies, sont supportées par les budgets locaux à titre de dépenses obligatoires.

Art. 9. — Un arrêté interministériel du ministre de l'air et du ministre des colonies précisera les conditions d'application des principes posés par la présente ordonnance en ce qui concerne le service météorologique colonial et en particulier les dispositions des articles 4, 5, 6, 7 et 8.

Art. 10. — En ce qui concerne les territoires relevant du département des affaires étrangères, le ministre intéressé provoquera toutes mesures utiles à la détermination des modalités d'application de la présente ordonnance à ces territoires.

Art. 11. — Les ministères autres que le ministère des colonies et les collectivités locales font connaître leurs besoins concernant la météorologie au ministère de l'air qui confie le soin d'établir le plan suivant lequel il y sera donné satisfaction au service de la météorologie nationale. Ce dernier en assure la réalisation en personnel, en équipement, en matériel, en directives techniques.

Cette réalisation est subordonnée à l'inscription dans les budgets intéressés des crédits nécessaires qui sont transférés par décret au budget du ministère de l'air, ou rattachés à ce budget par la procédure des fonds de concours s'il s'agit de collectivités locales.

Les ministères de la guerre, de la marine, de l'agriculture sont autorisés à détacher des personnels militaires ou civils de liaison auprès du service de la météorologie nationale et — éventuellement — du service central de la météorologie coloniale.

Les attributions et les effectifs de ces personnels seront fixés par une instruction ministérielle.

Art. 12. — Les chefs des services météorologiques métropolitains qui seront organisés en exécution des dispositions de l'article 11, à quelque ministère qu'ils ressortissent, relèvent de l'autorité technique du chef du service de la météorologie nationale qui est qualifié, en particulier, pour intégrer dans le réseau général et dans le réseau de protection de l'aéronautique tous les postes d'observations, pour assurer l'homogénéité des méthodes de travail et pour procéder aux inspections nécessaires sur demande ou après accord des ministres intéressés. La contribution des observations de l'éducation nationale au réseau général fera l'objet d'une convention entre les ministres de l'air et de l'éducation nationale.

Les relations de ces services, soit avec les organismes météorologiques étrangers, soit avec les organismes météorologiques internationaux et leur représentation éventuelle au sein de l'organisation météorologique internationale, sont déterminées de concert avec le ministère des affaires étrangères par le chef du service de la météorologie nationale.

Art. 13. — Il est créé, sous l'autorité du chef du service de la météorologie nationale, un réseau climatologique français d'Etat, qui se substitue aux réseaux locaux des commissions météorologiques départementales.

Un décret réglera l'organisation de ce réseau et fixera les conditions dans lesquelles les services intéressés, notamment le service central hydrographique, le service des ponts et chaussées, le service des eaux et forêts, les services du génie rural et de l'hydraulique agricole, le service de la protection des végétaux, le service des recherches agronomiques, les établissements d'enseignement agricole, l'institut national d'hygiène seront appelés à collaborer au fonctionnement de ce réseau; ce décret sera contresigné par les ministres dont relèvent les services intéressés et par le ministre des finances.

Art. 14. — Toutes dispositions contraires à la présente ordonnance sont abrogées.

Art. 15. — La présente ordonnance sera publiée au *Journal officiel* de la République française et exécutée comme loi.

Fait à Paris, le 2 novembre 1945.

C. DE GAULLE.

Par le Gouvernement provisoire de la République française:

Le ministre des affaires étrangères,
GEORGES BIDAULT.

Le ministre de la guerre.
DIETHELM.

Le ministre de l'air.
CHARLES TILLON.

Le ministre de l'agriculture.
TANGUY PRIGENT.

Le ministre de l'éducation nationale,
RENÉ CAPITANT.

Le ministre de l'intérieur.
A. TIXIER.

Le ministre de la production industrielle.
ROBERT LACOSTE.

Le ministre des colonies,
P. GIACOBBI.

Le ministre des travaux publics et des transports.
RENÉ MAYER.

Le ministre des postes, télégraphes et téléphones.
EUGÈNE THOMAS.

Le ministre des finances.
R. PLEVEN.

Le ministre de la santé publique.
FRANÇOIS BILLOUX.

Le ministre de l'information.
JACQUES SOUSTELLE.

Le ministre de l'économie nationale.
R. PLEVEN.

Le ministre de la marine.
LOUIS JACQUINOT.

Décret n° 53-928 du 30 septembre 1953 relatif au logement des personnels de l'aéronautique civile en dehors du territoire de la France métropolitaine.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des finances et des affaires économiques, du ministre de l'intérieur, du ministre des affaires étrangères, du ministre de la France d'outre-mer, du ministre de la reconstruction et du logement, du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, du secrétaire d'Etat au budget, du secrétaire d'Etat aux travaux publics et à l'aviation civile et du secrétaire d'Etat à la présidence du conseil chargé des relations avec les Etats associés,

Vu la loi n° 53-611 du 11 juillet 1953 portant redressement économique et financier, et notamment son article 7;

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil des ministres entendu,

Décrète:

Art. 1er. — La construction, l'aménagement ou la gérance des logements destinés aux personnels de l'aéronautique civile relevant du ministre chargé de l'aviation marchande et en service en dehors du territoire de la France métropolitaine peuvent être assurés dans les conditions définies aux articles ci-après:

Art. 2. — Le ministre chargé de l'aviation marchande est autorisé:

a) A assurer lui-même la construction ou l'aménagement des logements visés à l'article 1er, par imputation sur les crédits d'équipement mis à sa disposition;

b) A passer, le cas échéant, avec des organismes d'habitations à loyer modéré ou avec des organismes immobiliers publics ou privés toutes conventions ayant le même objet.

Ces conventions seront signées par le ministre chargé de l'aviation marchande et par le ministre des finances et des affaires économiques, après accord du ministre compétent pour le territoire considéré. En ce qui concerne l'Algérie et les départements d'outre-mer, les dispositions desdites conventions qui concerneraient des organismes à loyer modéré devront également recevoir l'homologation du ministre de la reconstruction et du logement.

Art. 3. — En cas de besoin, le ministre chargé de l'aviation marchande est autorisé à apporter aux organismes ou sociétés visés à l'article 2 une aide financière exceptionnelle comportant une participation aux frais de construction. Cette participation sera:

Soit imputée sur les crédits d'équipement, mis à sa disposition;
Soit constituée suivant les modalités prévues à l'article 5.

Dans ce cas, les immeubles ainsi construits devront revenir à l'Etat en totalité ou en partie pour une valeur au moins égale à celle de la participation.

Art. 4. — La cession des immeubles ou de partie des immeubles d'habitation construits par l'Etat en application de l'article 2 (a) pourra être consentie au profit d'organismes ou de sociétés immobiliers qui s'engageraient à réserver les locaux d'habitation aux personnels visés à l'article 1er, et à pratiquer des tarifs de location homologués par le ministre chargé de l'aviation marchande, et conformes aux dispositions en vigueur dans le territoire considéré.

Nonobstant toute disposition législative ou réglementaire contraire, l'opération sera réalisée à l'amiable par les soins de l'administration des domaines, dans les formes fixées pour la vente des biens de l'Etat.

Le règlement du prix pourra être effectué dans les conditions d'intérêt et d'amortissement prévues, pour les constructions nouvelles, par la loi n° 47-1686 du 3 septembre 1947.

Art. 5. — Dans le cas visé à l'article 2 (b) et si la convention passée avec l'organisme constructeur comporte le retour à l'Etat des logements construits en application de ladite convention, l'administration des domaines est autorisée à se dessaisir au profit dudit organisme d'immeubles bâtis ou non bâtis appartenant à l'Etat:

Soit au moyen d'une cession dont le prix pourra ne pas être effectivement versé, mais s'ajoutera à la participation de l'Etat visée à l'article 4 pour le calcul de ladite participation;

Soit au moyen d'une location pouvant excéder dix-huit ans, dont le loyer pourra ne pas être effectivement versé, mais s'ajoutera, après capitalisation, à la participation de l'Etat visée à l'article 4 pour le calcul de ladite participation;

Soit sous la forme d'un apport entraînant participation de l'Etat au capital social du cessionnaire.

Nonobstant toute disposition législative ou réglementaire contraire, ces diverses opérations seront réalisées à l'amiable.

Art. 6. — A défaut de gestion directe, la gérance des immeubles d'habitation visés à l'article 1er et appartenant à l'Etat peut être confiée à l'amiable par l'administration des domaines à des organismes publics ou privés.

Art. 7. — Les conditions d'application du présent décret dans les différents territoires seront réglées par décrets en conseil d'Etat pris sous le contreseing du ministre des finances et des affaires économiques, du ministre chargé de l'aviation marchande et des ministres compétents pour le territoire considéré.

S'il s'agit d'organismes d'habitations à loyer modéré en Algérie et dans les départements d'outre-mer, ces décrets seront également revêtus du contreseing du ministre de la reconstruction et du logement.

Art. 8. — Le ministre des finances et des affaires économiques, le ministre de l'intérieur, le ministre des affaires étrangères, le ministre de la France d'outre-mer, le ministre de la reconstruction et du logement, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le secrétaire d'Etat au budget, le secrétaire d'Etat aux travaux publics et à l'aviation civile et le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil chargé des relations avec les Etats associés sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 30 septembre 1953.

JOSEPH LANIEL.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre des affaires étrangères,
GEORGES BIDAULT.

Le ministre de l'intérieur,
LÉON MARTINAUD-DEPLAT.

Le ministre des finances et des affaires économiques,
EDGAR FAURE.

Le ministre de la reconstruction et du logement,
MAURICE LEMAIRE.

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,
JACQUES CHASTELLAIN.

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, ministre de la France d'outre-mer par intérim,
JACQUES CHASTELLAIN.

Le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil chargé des relations avec les Etats associés,
MARC JACQUET.

Le secrétaire d'Etat au budget,
HENRI ULVER.

Le secrétaire d'Etat aux travaux publics et à l'aviation civile,
PAUL DEVINAT.

Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international et du protocole additionnel signés à Varsovie le 12 octobre 1929.

Le Président de la République française,

Sur la proposition du président du conseil, ministre des affaires étrangères, du garde des sceaux, ministre de la justice et du ministre de l'air,

Décrète:

Art. 1er. — Le Sénat et la Chambre des députés ayant adopté la convention relative à l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international et le protocole additionnel signés à Varsovie, le 12 octobre 1929, et les ratifications de la France sur ces actes ayant été déposées à Varsovie, le 15 novembre 1932, lesdits convention et protocole dont la teneur suit recevront leur pleine et entière exécution.

CONVENTION

pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international.

Le Président du Reich allemand, le Président fédéral de la République d'Autriche, Sa Majesté le Roi des Belges, le Président des Etats-Unis du Brésil, Sa Majesté le Roi des Bulgares, le Président du Gouvernement nationaliste de la République de Chine, Sa Majesté le Roi d'Espagne et d'Islande, Sa Majesté le Roi d'Egypte, Sa Majesté le Roi d'Espagne, le Chef d'Etat de la République d'Estonie, le Président de la République de Finlande, le Président de la République française, Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des territoires britanniques au delà des mers, Empereur des Indes, le Président de la République hellénique, Son Altesse Sérénissime le Régent du Royaume de Hongrie, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté l'Empereur du Japon, le Président de la République de Lettonie, Son Altesse Royale la Grande Duchesse du Luxembourg, le Président des Etats Unis du Mexique, Sa Majesté le Roi de Norvège, Sa Majesté la Reine des Pays-Bas, le Président de la République de Pologne, Sa Majesté le Roi de Roumanie, Sa Majesté le Roi de Suède, le Conseil Fédéral suisse, le Président de la République tchécoslovaque, le Comité Central Exécutif de l'Union des Républiques Soviétiques

Socialistes, le Président des Etats-Unis du Venezuela, Sa Majesté le Roi de Yougoslavie, ayant reconnu l'utilité de régler d'une manière uniforme les conditions du transport aérien international en ce qui concerne les documents utilisés pour ce transport et la responsabilité du transporteur, à cet effet, ont nommé leurs Plénipotentiaires respectifs lesquels, dûment autorisés, ont conclu et signé la convention suivante:

CHAPITRE Ier.

OBJET. — DÉFINITIONS

Article 1er.

1) La présente convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transport aérien

2) Est qualifié « transport international », au sens de la présente convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie contractante, si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une autre Puissance même non contractante. Le transport sans une telle escale entre les territoires soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité de la même Haute Partie contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention.

3) Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de cette Convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une même Haute Partie contractante.

Article 2 (1).

1) La Convention s'applique aux transports effectués par l'Etat ou les autres personnes juridiques du droit public, dans les conditions prévues à l'article 1er.

2) Sont exceptés de l'application de la présente Convention les transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales.

CHAPITRE II.

TITRES DE TRANSPORT

Section I. — *Billet de passage.*

Article 3.

1) Dans le transport de voyageurs, le transporteur est tenu de délivrer un billet de passage qui doit contenir les mentions suivantes:

a) Le lieu et la date de l'émission;

b) Les points de départ et de destination;

c) Les arrêts prévus sous réserve de la faculté pour le transporteur, de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international;

d) Le nom et l'adresse du ou des transporteurs;

e) L'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

2) L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention. Toutefois, si le transporteur accepte le voyageur sans qu'il ait été délivré de billet de passage, il n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

(1) Voir *in fine* protocole additionnel concernant cet article.

Section II. — *Bulletin de bagages.*

Article 4.

1) Dans le transport de bagages, autres que les menus objets personnels dont le voyageur conserve la garde, le transporteur est tenu de délivrer un bulletin de bagages.

2) Le bulletin de bagages est établi en deux exemplaires, l'un pour le voyageur, l'autre pour le transporteur.

3) Il doit contenir les mentions suivantes:

a) Le lieu et la date de l'émission;

b) Les points de départ et de destination;

c) Le nom et l'adresse du ou des transporteurs;

d) Le numéro du billet de passage;

e) L'indication que la livraison des bagages est faite au porteur du bulletin;

f) Le nombre et le poids des colis;

g) Le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2;

h) L'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établie par la présente convention.

4) L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention. Toutefois, si le transporteur accepte des bagages sans qu'il ait été délivré un bulletin, ou si le bulletin ne contient pas les mentions indiquées sous les lettres *d*), *f*), *h*), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Section III. — *Lettre de transport aérien.*

Article 5.

1) Tout transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement et la remise d'un titre appelé: « lettre de transport aérien »; tout expéditeur a le droit de demander au transporteur l'acceptation de ce document.

2) Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, sous réserve des dispositions de l'article 9.

Article 6.

1) La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux et remise avec la marchandise.

2) Le premier exemplaire porte la mention « Pour le transporteur »; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire, porte la mention « pour le destinataire »; il est signé par l'expéditeur et le transporteur et il accompagne la marchandise. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

3) La signature du transporteur doit être apposée dès l'acceptation de la marchandise.

4) La signature du transporteur peut être remplacée par un timbre; celle de l'expéditeur peut être imprimée ou remplacée par un timbre.

5) Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré, jusqu'à preuve contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

Article 7.

Le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien différentes lorsqu'il y a plusieurs colis.

Article 8.

La lettre de transport aérien doit contenir les mentions suivantes:

a) Le lieu où le document a été créé et la date à laquelle il a été établi;

b) Les points de départ et de destination;

c) Les arrêts prévus, sous réserve de la faculté, pour le transporteur, de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international;

d) Le nom et l'adresse de l'expéditeur;

e) Le nom et l'adresse du premier transporteur;

f) Le nom et l'adresse du destinataire s'il y a lieu;

g) La nature de la marchandise;

h) Le nombre, le mode d'emballage, les marques particulières ou les numéros des colis;

i) Le poids, la quantité, le volume ou les dimensions de la marchandise;

j) L'état apparent de la marchandise et de l'emballage;

k) Le prix du transport s'il est stipulé, la date et le lieu de payement et la personne qui doit payer;

l) Si l'envoi est fait contre remboursement, le prix des marchandises et, éventuellement, le montant des frais;

m) Le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2;

n) Le nombre d'exemplaires de la lettre de transport aérien;

o) Les documents transmis au transporteur pour accompagner la lettre de transport aérien;

p) Le délai de transport et l'indication sommaire de la voie à suivre (via) s'ils ont été stipulés;

q) L'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente convention.

Article 9.

Si le transporteur accepte des marchandises sans qu'il ait été établi une lettre de transport aérien, ou si celle-ci ne contient pas toutes les mentions indiquées à l'article 8 (*a* à *i* inclusivement et *q*), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Article 10.

1) L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise qu'il inscrit dans la lettre de transport aérien.

2) Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou tout autre personne à raison de ses indications et déclarations irrégulières inexactes ou incomplètes.

Article 11.

1) La lettre de transport aérien fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport.

2) Les énonciations de la lettre de transport aérien, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis font foi jusqu'à preuve contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

Article 12.

1) L'expéditeur a le droit, sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant de l'aérodrome de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de transport aérien, soit en demandant son retour à l'aérodrome de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs, et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

2) Dans le cas ou l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

3) Si le transporteur se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourrait être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien.

4) Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13 ci-dessous. Toutefois, si le destinataire refuse la lettre de transport ou la marchandise, ou s'il ne peut être atteint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

Article 13.

1) Sauf dans les cas indiqués à l'article précédent, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui remettre la lettre de transport aérien et de lui livrer la marchandise contre le payement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport indiquées dans la lettre de transport aérien.

2) Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

3) Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Article 14.

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son propre nom, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les conditions que le contrat impose.

Article 15.

1) Les articles 12, 13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent soit de l'expéditeur, soit du destinataire.

2) Toute clause dérogeant aux stipulations des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien.

Article 16.

1) L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et de joindre à la lettre de transport aérien les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.

2) Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

CHAPITRE III

RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Article 17.

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.

Article 18.

1) Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises, lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2) Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aérodrome ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aérodrome.

3) La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aérodrome. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien.

Article 19.

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises.

Article 20.

1) Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses preposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

2) Dans les transports de marchandises et de bagages, le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation, et que, à tous autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage.

Article 21.

Dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Article 22.

1) Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur envers chaque voyageur est limitée à la somme de cent vingt-cinq mille francs. Dans le cas, où d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois, par une convention spéciale avec le transporteur, le voyageur pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

2) Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cent cinquante francs par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le payement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

3) En ce qui concerne les objets dont le voyageur conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à cinq mille francs par voyageur.

4) Les sommes indiquées ci-dessus sont considérées se rapportant au francs français constitué par soixante-cinq et demi milligrammes d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

Article 23.

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente convention.

Article 24.

1) Dans les cas prévus aux articles 18 et 19 toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente convention.

2) Dans les cas prévus à l'article 17, s'appliquent également les dispositions de l'alinéa précédent, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

Article 25.

1) Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol.

2) Ce droit lui sera également refusé si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions.

Article 26.

1) La réception des bagages et marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées en bon état et conformément au titre de transport.

2) En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de trois jours pour les bagages et de sept jours pour les marchandises, à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les quatorze jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.

3) Toute protestation doit être faite par réserve inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié dans le délai prévu pour cette protestation.

4) A défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

Article 27.

En cas de décès du débiteur, l'action en responsabilité dans les limites prévues par la présente convention s'exerce contre ses ayants droit.

Article 28.

1) L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des hautes parties contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

2) La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi.

Article 29.

1) L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans un délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

2) Le mode de calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

Article 30.

1) Dans les cas de transport régis par la définition du 3e alinéa de l'article 1er, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par cette convention et est censé être une des parties contractantes du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectué sous son contrôle.

2) Au cas d'un tel transport, le voyageur ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.

3) S'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS COMBINÉS

Article 31.

1) Dans le cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article 1er.

2) Rien dans la présente convention n'empêche les parties, dans le cas de transports combinés, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

CHAPITRE V

DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET FINALES

Article 32.

Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 28, alinéa 1er.

Article 33.

Rien, dans la présente convention, ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente convention.

Article 34.

La présente convention n'est applicable ni aux transports aériens internationaux exécutés à titre de premiers essais par des entreprises de navigation aérienne en vue de l'établissement de lignes régulières de navigation aérienne, ni aux transports effectués dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.

Article 35.

Lorsque, dans la présente convention, il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

Article 36.

La présente convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du ministère des affaires étrangères de Pologne et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du Gouvernement polonais au gouvernement de chacune des hautes parties contractantes.

Article 37.

1) La présente convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du ministère des affaires étrangères de Pologne, qui en notifiera le dépôt au gouvernement de chacune des hautes parties contractantes.

2) Dès que la présente convention aura été ratifiée par cinq des hautes parties contractantes, elle entrera en vigueur entre elles le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de la cinquième ratification. Ultérieurement, elle entrera en vigueur entre les hautes parties contractantes qui l'auront ratifiée et la haute partie contractante qui déposera son instrument de ratification le quatre-vingt-dixième jour après son dépôt.

3) Il appartiendra au Gouvernement de la République de Pologne de notifier au gouvernement de chacune des hautes parties contractantes la date de l'entrée en vigueur de la présente convention ainsi que la date du dépôt de chaque ratification.

Article 38.

1) La présente convention, après son entrée en vigueur, restera ouverte à l'adhésion de tous les Etats.

2) L'adhésion sera effectuée par une notification adressée au Gouvernement de la République de Pologne, qui en fera part au gouvernement de chacune des hautes parties contractantes.

3) L'adhésion produira ses effets à partir du quatre-vingt-dixième jour après la notification faite au Gouvernement de la République de Pologne.

Article 39.

1) Chacune des hautes parties contractantes pourra dénoncer la présente convention par une notification faite au Gouvernement de la République de Pologne, qui en avisera immédiatement le gouvernement de chacune des hautes parties contractantes.

2) La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation et seulement à l'égard de la partie qui y aura procédé.

Article 40.

1) Les hautes parties contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des ratifications, ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente convention ne s'applique pas à tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou à tout autre territoire sous suzeraineté.

2) En conséquence, elles pourront ultérieurement adhérer séparément au nom de tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandats ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout territoire sous suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration originelle.

3) Elles pourront aussi, en se conformant à ces dispositions, dénoncer la présente convention séparément ou pour tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout autre territoire sous suzeraineté.

Art. 41. — Chacune des hautes parties, contractantes aura la faculté, au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de présente convention, de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente convention. Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République française qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette conférence.

La présente convention, faite à Varsovie, le 12 octobre 1929, restera ouverte à la signature jusqu'au 31 janvier 1930.

Pour l'Allemagne:
R. Richter.
Dr. A. Wegerdt.
Dr. E. Albrecht.
Dr. Otto Riese.

Pour l'Autriche:
Strofele.
Reinoehl.

Pour la Belgique:
De Vos.

Pour les Etats-Unis du Brésil:
Alcibiades Peçanha.

Pour la Bulgarie:
V. Rabeff.

Pour la Chine:
W. Yatse.

Pour le Danemark:
L. Ingersley.
Knud Gjellerup.

Pour l'Egypte:
A. Salim.

Pour l'Espagne:
R. De Muguido.

Pour l'Estonie:
C. Hummelt.

Pour la Finlande:
J. E. M. Istuan.

Pour la France:
Pierre-Etienne Flandin.
Georges Ribert.

Pour la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord:
A.-H. Dennis.
Ormie Clarke.
R.-L. Megarry.

Pour le Commonwealth d'Australie:
A.-H. Dennis.
Ormie Clarke.
R.-L. Megarry.

Pour la République hellénique:
S. A. Lagoudakis.

Pour la Hongrie:
B. De Szunt Istvany.

Pour l'Italie:
A. Giannini.

Pour le Japon:
K. Nishikawa.

Pour la Lettonie:
S. E. M. Nurisa.

Pour le Luxembourg:
E. Arendt.

Pour le Mexique:
R. Duarte.

Pour la Norvège:
Ch. Ditleff.

Pour les Pays-Bas:
S. E. M. Engelbrecht.

Pour la Pologne:
Auguste Zaleski.
Alfons Kuhn.

Pour la Roumanie:
G. Davidescu.

Pour la Suède:
S. E. M. d'Amckarsward.

Pour la Suisse:
Edm. Pittard.
Dr. F. Hess.

Pour la Tchécoslovaquie:
J. Netil.

Pour l'Union des Républiques socialistes soviétiques:
G. Kotzubinski.

Pour le Venezuela:
Dr. Fiso.

Pour la Yougoslavie:
Ivo de Giulli.

PROTOCOLE ADDITIONNEL

Art. 2. — Les hautes parties contractantes se réservent le droit de déclarer au moment de la ratification ou de l'adhésion que l'article 2, alinéa 1er, de la présente convention, ne s'appliquera pas aux transports internationaux aériens effectués directement par l'Etat, ses colonies, protectorats, territoires ou mandats ou tout autre territoire sous sa souveraineté, sa suzeraineté ou son autorité.

Art. 2. — Le président du conseil, ministre des affaires étrangères, le garde des sceaux, ministre de la justice et le ministre de l'air, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 12 décembre 1932.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République,

Le président du conseil,
ministre des affaires étrangères,
EDOUARD HERRIOT.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
RENÉ RENOULT.

Le ministre de l'air,
PAUL PAINLEVÉ.

Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Le Président de la République,

Décrète:

Art. 1er. — La convention relative à l'aviation civile internationale dont le texte suit, signée à Chicago le 7 décembre 1944, ratifiée par la France, conformément à la décision prise le 13 novembre 1946 par le Gouvernement provisoire de la République française, et entrée en vigueur le 25 mars 1947 en ce qui concerne la France, sera publiée au *Journal officiel* de la République française:

CONVENTION
relative à l'aviation civile internationale.

PREAMBULE

Attendu que le développement de l'aviation civile internationale peut contribuer puissamment à créer et à maintenir amitié et compréhension entre nations et entre peuples, mais que tout abus qui en serait fait peut devenir un danger pour la sécurité générale;

Attendu qu'il est désirable d'éviter tout désaccord et de développer entre nations et entre peuples cette coopération dont dépend la paix universelle,

Les gouvernements soussignés, étant convenus de certains principes et arrangements afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transports aériens puissent être établis sur une base d'égales possibilités pour tous et exploités d'une manière économique et saine,

Ont donc conclu la présente convention à ces fins.

PREMIÈRE PARTIE

NAVIGATION AERIENNE

CHAPITRE Ier

PRINCIPES GÉNÉRAUX ET APPLICATION DE LA CONVENTION

Souveraineté.

Art. 1er. — Les Etats contractants reconnaissent que chaque Etat a souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire.

Territoire.

Art. 2. — Pour l'application de la présente convention, le territoire d'un Etat sera entendu comme comprenant les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes sur lesquelles ledit Etat exerce sa souveraineté, sa suzeraineté, sa protection ou un mandat.

Aéronefs civils et aéronefs d'Etat.

Art. 3. — *a*) La présente convention s'appliquera uniquement aux aéronefs civils et ne s'appliquera pas aux aéronefs d'Etat;

b) Les aéronefs militaires et ceux de douane ou de police seront considérés comme aéronefs d'Etat;

c) Aucun aéronef d'Etat d'un Etat contractant ne pourra survoler le territoire d'un autre Etat ou y atterrir que s'il en a reçu l'autorisation par un accord spécial ou d'une autre façon et conformément aux conditions alors stipulées;

d) Les Etats contractants s'engagent à tenir compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établiront des règlement s'appliquant à leurs aéronefs d'Etat.

Emploi abusif de l'aviation civile.

Art. 4. — Chaque Etat contractant est d'accord pour ne pas employer l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la présente convention.

CHAPITRE II

SURVOL DU TERRITOIRE DES ÉTATS CONTRACTANTS

Droits de survol hors services réguliers.

Art. 5. — Chaque Etat contractant est d'accord pour que tous les aéronefs des autres Etats contractants qui ne sont pas employés à des services aériens internationaux réguliers aient le droit de survoler son territoire soit pour y entrer, soit pour le traverser sans atterrir, et d'y faire des escales non commerciales sans avoir à obtenir une autorisation préalable, à conditions que soient observées les règles de la présente convention et sous réserve du droit de l'Etat survolé d'exiger un atterrissage. Toutefois, chaque Etat contractant se réserve le droit d'exiger, pour des raisons de sécurité de vol, que les aéronefs devant survoler des régions inaccessibles ou non pourvues de facilités adéquates pour la navigation aérienne suivent les itinéraires prescrits ou obtiennent une autorisation spéciale.

Lesdits aéronefs, s'ils sont employés au transport, contre rémunération, de passagers, de marchandises ou de courrier en dehors des services aériens internationaux réguliers, auront aussi le droit, en se conformant aux prescriptions de l'article 7, d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier, sous réserve du droit pour l'Etat où a lieu l'embarquement ou le débarquement d'imposer telles réglementations, conditions ou limitations qu'il pourra juger utiles.

Services aériens réguliers.

Art. 6. — Aucun service aérien international régulier ne pourra survoler ou desservir le territoire d'un Etat contractant s'il ne possède une permission expresse ou une autre autorisation dudit Etat et sous condition de se conformer aux termes de cette permission ou autorisation.

Cabotage.

Art. 7. — Chaque Etat contractant aura le droit de refuser aux aéronefs d'autres Etats contractants la permission d'embarquer sur son territoire des passagers, du courrier ou des marchandises pour les transporter, moyennant rémunération, à un autre point de son territoire. Chaque Etat contractant s'engage à ne conclure aucun engagement qui accorderait spécifiquement, sur la base de l'exclusivité, tout privilège de cette nature à un autre Etat ou à une entreprise de transports aériens d'un autre Etat et à ne pas se faire octroyer un tel privilège exclusif par un autre Etat.

Aéronefs sans pilote.

Art. 8. — Aucun aéronef susceptible d'être dirigé sans pilote ne pourra survoler sans pilote le territoire d'un Etat contractant, à moins d'une autorisation spéciale dudit Etat et conformément aux stipulations de cette autorisation. Chaque Etat contractant s'engage à prendre les mesures nécessaires pour que le vol sans pilote d'un tel aéronef dans les régions ouvertes aux aéronefs civils soit contrôlé, de façon à éviter tout danger aux aéronefs civils.

Zones interdites.

Art. 9. — *a*) Chaque Etat contractant aura le droit, pour des raisons de nécessité militaire ou dans l'intérêt de la sécurité publique, de restreindre ou d'interdire uniformément pour les aéronefs des autres Etats le survol de certaines zones de son territoire; étant entendu qu'aucune distinction ne sera faite à cet égard entre ses propres aéronefs employés à des services internationaux de transports aériens réguliers et ceux des autres Etats contractants employés à des services similaires. Ces zones interdites seront d'étendue raisonnable et seront situées de façon à ne pas gêner inutilement la navigation aérienne. La définition des zones interdites situées sur le territoire d'un Etat contractant et tous changements qui pourraient y être apportés ultérieurement devront être communiqués dès que possible aux autres Etats contractants ainsi qu'à l'organisation internationale de l'aviation civile;

b) Chaque Etat contractant se réserve en outre le droit, dans des circonstances exceptionnelles ou pendant une période de crise ou encore dans l'intérêt de la sécurité publique, de restreindre ou d'interdire provisoirement et avec effet immédiat, le survol de son territoire ou d'une partie de son territoire, à condition que cette restriction ou interdiction soit applicable, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres Etats;

c) Chaque Etat contractant pourra, dans des conditions qu'il reste libre de déterminer, exiger que tout aéronef qui pénètre dans les zones visées aux alinéas *a* ou *b* ci-dessus atterrisse aussitôt que possible sur un aéroport désigné à l'intérieur de son territoire.

Atterrissage sur aéroport douanier.

Art. 10. — Sauf dans le cas où, aux termes de la présente convention ou par autorisation spéciale, un aéronef a permission de traverser le territoire d'un Etat contractant sans y atterrir, tout aéronef pénétrant sur le territoire d'un Etat contractant devra, si les règlements de cet Etat l'exigent, atterrir sur un aéroport désigné par cet Etat aux fins d'inspections douanière et autres. Tout aéronef quittant le territoire d'un Etat contractant devra partir d'un aéroport douanier ainsi désigné. Les caractéristiques de tous les aéroports désignés comme aéroports douaniers seront publiées par chaque Etat et transmises à l'organisation internationale de l'aviation civile instituée à la deuxième partie de la présente convention, qui en donnera communication à tous les autres Etats contractants.

Application des règlements aéronautiques.

Art. 11. — Sous réserve des dispositions de la présente convention, les lois et règlements d'un Etat contractant, relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire pour les aéronefs employés à la navigation internationale ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront sans distinction de nationalité aux aéronefs de tous les Etats contractants et lesdits aéronefs devront s'y conformer à l'arrivée, au départ et durant leur présence dans les limites du territoire de cet Etat.

Règlements aéronautiques.

Art. 12. — Chaque Etat contractant s'engage à adopter des mesures telles que tous les aéronefs survolant son territoire ou y manœuvrant, ainsi que tous les aéronefs portant la marque de sa nationalité, en quelque lieu qu'ils se trouvent, puissent et doivent se conformer aux règles et règlements applicables en ce lieu au vol et à la manœuvre des aéronefs. Il s'engage également à maintenir ses propres règlements conformes, en ce domaine et dans la plus grande mesure possible, à ceux qui seront établis de temps à autre en application de la présente convention. En haute mer, les règles à observer seront celles établies en application de la présente convention. Chaque Etat contractant s'engage à poursuivre toute personne en contravention avec les règlements applicables en l'espèce.

Règlements d'entrée et de congé.

Art. 13. — Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises seront tenus de se conformer, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte, aux lois et règlements régissant sur le territoire de tout Etat contractant l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, aux formalités de congé, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine.

Protection contre la propagation des maladies.

Art. 14. — Les Etats contractants sont convenus de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, par l'intermédiaire de la navigation aérienne, du choléra, du typhus (épidémique), de la variole, de la fièvre jaune et de la peste, ainsi que de toute autre maladie contagieuse que les Etats contractants, quand il y aura lieu, jugeront utile de désigner. A cet effet, les Etats contractants se tiendront en étroites relations avec les organismes chargés des règlements internationaux relatifs aux mesures sanitaires applicables aux aéronefs. Ces consultations n'affecteront en rien l'application de toute convention sanitaire internationale en vigueur à laquelle les Etats contractants pourraient être parties.

Taxes d'aéroports et droits similaires.

Art. 15. — Tout aéroport d'un Etat contractant qui est ouvert à l'usage public des aéronefs nationaux sera, sous réserve des dispositions de l'article 68, également ouvert dans les mêmes conditions aux aéronefs de tous les autres Etats contractants. Des conditions également uniformes seront appliquées pour l'utilisation par les aéronefs de chacun des Etats contractants de toutes les facilités pour la navigation aérienne, y compris les services de radiocommunication et de météorologie, mises à la disposition du public pour la sécurité de la navigation aérienne et la rapidité de ses mouvements.

Les taxes perçues ou autorisées par un Etat contractant pour l'utilisation desdits aéroports et des facilités pour la navigation aérienne par les aéronefs de tout autre Etat contractant ne devront pas excéder:

a) Pour les aéronefs qui ne sont pas employés à des services aériens internationaux réguliers, les droits acquittés par ses aéronefs nationaux de même type employés à des services similaires;

b) Pour les aéronefs employés à des services aériens internationaux réguliers, les droits acquittés par ses aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires.

Toutes ces taxes seront publiées et communiquées à l'organisation internationale de l'aviation civile; étant entendu que, sur représentation d'un Etat contractant intéressé, les taxes imposées pour l'utilisation des aéroports et autres facilités feront l'objet d'un examen par le conseil, qui fera rapport et adressera des recommandations à ce sujet à l'Etat ou aux Etats intéressés.

Aucun droit, aucune taxe ou autre charge motivés uniquement par le transit, l'entrée ou la sortie, ne seront imposés par un Etat contractant, ni aux aéronefs d'un autre Etat contractant, ni aux personnes et biens se trouvant à bord desdits aéronefs.

Visite des aéronefs.

Art. 16. — Les autorités compétentes de chacun des Etats contractants auront le droit de visiter, à l'atterrissage et au départ, sans provoquer de retard déraisonnable, les aéronefs des autres Etats contractants et d'examiner les certificats et autres documents prescrits par la présente convention.

CHAPITRE III

NATIONALITÉ DES AÉRONEFS

Nationalité des aéronefs.

Art. 17. — Les aéronefs ont la nationalité de l'Etat sur les registres duquel ils sont immatriculés.

Immatriculation multiple.

Art. 18. — Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plusieurs Etats, mais son immatriculation pourra être transférée d'un Etat à un autre.

Lois nationales régissant l'immatriculation.

Art. 19. — L'immatriculation ou le transfert d'immatriculation d'un aéronef dans tout Etat contractant seront effectués conformément aux lois et règlements de cet Etat.

Port de marques de nationalité.

Art. 20. — Tout aéronef employé à la navigation aérienne internationale portera les marques de la nationalité et de l'immatriculation qui lui sont propres.

Communication des immatriculations.

Art. 21. — Chaque Etat contractant s'engage à fournir, sur demande, à tout autre Etat contractant ou à l'organisation internationale de l'aviation civile des renseignements concernant l'immatriculation et la propriété de tout aéronef immatriculé dans cet Etat. En outre, chaque Etat contractant remettra à l'organisation internationale de l'aviation civile, conformément aux règlements que celle-ci pourrait instituer, des comptes rendus donnant tous les renseignements précis qu'il lui sera possible de fournir concernant la propriété et le contrôle des aéronefs immatriculés dans cet Etat et normalement employés à la navigation aérienne internationale. L'organisation internationale de l'aviation civile mettra, sur demande, les renseignements ainsi obtenus à la disposition des autres Etats contractants.

CHAPITRE IV

MESURES DESTINÉES A FACILITER LA NAVIGATION AÉRIENNE

Simplification des formalités administratives.

Art. 22. — Chaque Etat contractant s'engage à adopter, par règlements spéciaux ou de toute autre manière, toutes mesures praticables ayant pour but de faciliter et d'accélérer la navigation des aéronefs entre les territoires des Etats contractants et d'éviter tout retard inutile aux aéronefs, à leurs équipages, à leurs passagers et à leurs chargements, spécialement en ce qui concerne l'application des lois relatives à l'immigration, à la quarantaine, aux douanes et aux formalités de congé.

Formalités de douane et d'immigration.

Art. 23. — Tout Etat contractant s'engage, dans la mesure du possible, à établir des règlements de douane et d'immigration s'appliquant à la navigation aérienne internationale conformément aux méthodes qui pourraient être établies ou recommandées de temps à autre en application de la présente convention. Rien dans la présente convention ne pourra être interprété comme s'opposant à l'établissement d'aéroports francs.

Exemption de droits de douane.

Art. 24. — *a*) Tout aéronef, au cours d'un voyage à destination ou en provenance d'un autre Etat contractant ou en transit, sera temporairement exempt de droits, sous condition d'observer les règlements douaniers de cet Etat. Le carburant, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord se trouvant dans l'aéronef appartenant à un Etat contractant à l'arrivée sur le territoire d'un autre Etat contractant et restant à bord à son départ de ce territoire seront exempts de droits de douane, de frais de visite ou des taxes et droits nationaux ou locaux similaires. Cette exemption ne s'appliquera à aucune matière ou objet déchargés, sauf dispositions contraires des règlements douaniers de cet Etat, lesquels pourront exiger que ces matières ou objets soient soumis à la surveillance de la douane;

b) Les pièces de rechange et l'équipement importés sur le territoire d'un Etat contractant pour être montés ou utilisés sur un aéronef d'un autre Etat contractant employé à la navigation aérienne internationale seront exempts de droits de douane sous réserve des règlements de l'Etat intéressé, lesquels pourront prescrire que ces objets seront soumis à la surveillance et au contrôle de la douane.

Assistance aux aéronefs en détresse.

Art. 25. — Chaque Etat contractant s'engage à porter assistance, dans la mesure du possible, aux aéronefs en détresse sur son territoire et à permettre, sous le contrôle de ses propres autorités, aux propriétaires ou aux autorités de l'Etat dans lequel ces aéronefs sont immatriculés de prendre toutes les mesures d'assistance nécessitées par les circonstances. Chaque Etat contractant, lorsqu'il effectuera des recherches pour des aéronefs disparus, participera aux mesures coordonnées qui pourraient être recommandées de temps à autre en vertu de la présente convention.

Enquêtes sur les accidents.

Art. 26. — En cas d'accident survenu à un aéronef d'un Etat contractant, sur le territoire d'un autre Etat contractant, entraînant décès ou blessures graves, ou indiquant l'existence d'importantes défectuosités techniques dans l'aéronef ou dans les facilités pour la navigation aérienne, l'Etat sur le territoire duquel l'accident s'est produit ouvrira une enquête sur les circonstances de l'accident, en se conformant, dans la mesure où ses lois le lui permettront, à la procédure qui pourra être recommandée par l'organisation inter-

nationale de l'aviation civile. L'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé sera autorisé à envoyer des observateurs qui assisteront à l'enquête et l'Etat procédant à cette enquête lui en communiquera le rapport et les conclusions.

Exemption de saisie pour contrefaçon de brevet.

Art. 27. — *a*) Aucun aéronef d'un Etat contractant employé à la navigation aérienne internationale entrant dans des conditions régulières sur le territoire d'un autre Etat contractant ou y transitant dans les mêmes conditions, avec ou sans atterrissage, ne pourra ni être saisi ou retenu, ni motiver des poursuites quelconques contre son propriétaire ou le transporteur qui l'emploie, ni motiver aucune autre action exercée de la part ou non de cet Etat ou d'une personne qui y réside, pour la raison que la construction, le mécanisme, les pièces de rechange, les accessoires, les commandes ou les ensembles composant l'aéronef constitueraient une contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle quelconque déposé dans l'Etat sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, étant entendu que le dépôt d'un cautionnement, relativement à l'exemption de saisie ou de rétention susmentionnée, ne pourra en aucun cas être exigé dans l'Etat sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef;

b) Les dispositions du paragraphe *a* du présent article s'appliqueront également au magasinage des pièces et des accessoires de rechange de l'aéronef, ainsi qu'au droit d'utiliser ou de monter ces pièces et accessoires pour la réparation des aéronefs d'un Etat contractant sur le territoire de tout autre Etat contractant, étant entendu que toutes pièces de rechange ou accessoires brevetés ainsi emmagasinés ne pourront être vendus ou distribués à l'intérieur de l'Etat sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef ou réexportés commercialement hors de cet Etat;

c) Ne bénéficieront des dispositions du présent article que les Etats parties à la présente convention (1) qui sont également parties à la convention internationale pour la protection de la propriété industrielle et à ses amendements ou (2) qui ont promulgué sur les brevets des lois reconnaissant les inventions appartenant aux nationaux des autres Etats parties à la présente convention et leur accordant une protection adéquate.

Installations et systèmes standard de facilités pour la navigation aérienne.

Art. 28. — Chaque Etat contractant s'engage à, dans la mesure du possible:

a) Etablir sur son territoire, conformément aux standards et aux méthodes recommandés ou établis de temps à autre en vertu de la présente convention, des aéroports, des services de radiocommunication, des services météorologiques et toutes autres facilités susceptibles d'aider la navigation aérienne internationale;

b) Adopter et mettre en œuvre les systèmes standard appropriés de règlements de communication, de codes, balisages, signalisations, éclairage et autres procédés et règles d'exploitation qui pourront être recommandés ou établis de temps à autre en vertu de la présente convention;

c) Collaborer aux mesures internationales destinées à assurer la publication de cartes aéronautiques, en conformité avec les standards qui pourront être recommandés ou établis de temps à autre en vertu de la présente convention.

CHAPITRE V

CONDITIONS A REMPLIR PAR LES AÉRONEFS

Documents de bord des aéronefs.

Art. 29. — Tout aéronef d'un Etat contractant employé à la navigation internationale devra, conformément aux dispositions de la présente convention, être muni des documents suivants:

a) Son certificat d'immatriculation;

b) Son certificat de navigabilité;

c) Les licences appropriées pour chaque membre de l'équipage;

d) Son carnet de route;

e) Si l'aéronef est équipé d'appareils de radiocommunication, la licence de la station de radiocommunication de bord;

f) S'il transporte des passagers, la liste nominative de ceux-ci indiquant leurs points d'embarquement et de destination;

g) S'il transporte des marchandises, un manifeste et des déclarations détaillées du chargement.

Equipement de radiocommunication des aéronefs.

Art. 30. — *a*) Aucun aéronef d'un Etat contractant, lorsqu'il se trouve sur le territoire d'autres Etats contractants ou au-dessus de ce territoire, ne pourra avoir à son bord des appareils de radiotransmission que si une licence en permettant l'installation et l'utilisation a été délivrée par les autorités compétentes de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé. L'utilisation d'appareils de radiotransmission dans le territoire de l'Etat contractant survolé devra être conforme aux règlements prescrits par cet Etat;

b) Les appareils de radiotransmission ne pourront être employés que par le personnel navigant de l'équipage muni, à cet effet, d'une licence spéciale délivrée par les autorités compétentes de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé.

Certificats de navigabilité.

Art. 31. — Tout aéronef employé à la navigation internationale devra être muni d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par l'Etat dans lequel il est immatriculé.

Licences du personnel.

Art. 32. — *a*) Le pilote de tout aéronef et les autres membres du personnel de conduite de tout aéronef employé à la navigation internationale devront être pourvus de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou validés par l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé;

b) Chaque Etat contractant se réserve le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences conférés à l'un de ses ressortissants par un autre Etat contractant.

Reconnaissance des certificats et licences.

Art. 33. — Les certificats de navigabilité ainsi que les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'Etat contractant dans lequel l'aéronef est immatriculé seront reconnus valables par les autres Etats contractants, pourvu toutefois que les conditions sous lesquelles ces licences ou brevets ont été délivrés ou validés soient équivalentes ou supérieures aux conditions minimum qui pourraient, de temps à autre, être établies en vertu de la présente convention.

Carnets de route.

Art. 34. — Pour chaque aéronef employé à la navigation internationale, il sera tenu un carnet de route sur lequel figureront les caractéristiques de l'aéronef, le rôle d'équipage et la mention de chaque voyage, de la manière qui pourra, de temps à autre, être prescrite en vertu de la présente convention.

Restrictions sur la nature du chargement.

Art. 35. — *a*) Les munitions de guerre ou le matériel de guerre ne pourront pas être transportés à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un Etat par un aéronef employé à la navigation internationale, à moins d'une autorisation de cet Etat. Pour l'application du présent article, chaque Etat définira par règlements ce qui constitue des munitions de guerre ou du matériel de guerre, en tenant compte, dans un but d'unification, des recommandations que l'organisation internationale de l'aviation civile pourrait faire de temps à autre;

b) Chaque Etat contractant se réserve le droit, pour des raisons d'ordre public et de sécurité, de réglementer ou d'interdire le transport à l'intérieur ou au-dessus de son territoire d'articles autres que ceux énumérés au paragraphe *a*; étant entendu qu'aucune distinction ne sera faite à ce sujet entre ses aéronefs nationaux employés à la navigation internationale et les aéronefs des autres Etats ainsi employés; étant entendu en outre qu'il ne sera imposé aucune restriction susceptible de gêner le transport et l'usage à bord des aéronefs des appareils nécessaires à la manœuvre ou à la navigation de ces aéronefs, ainsi qu'à la sécurité du personnel ou des passagers.

Réglementation de l'emploi des appareils photographiques.

Art. 36. — Chaque Etat contractant aura la faculté d'interdire ou de réglementer l'usage des appareils photographiques à bord des aéronefs se trouvant au-dessus de son territoire.

CHAPITRE VI

STANDARDS INTERNATIONAUX ET MÉTHODES RECOMMANDÉES

Adoption de procédures et standards internationaux.

Art. 37. — Chaque Etat contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré pratique d'uniformité dans les règlements, standards, procédures et méthodes d'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux routes aériennes et aux services auxiliaires, dans tous les cas où une telle uniformité facilitera et améliorera la navigation aérienne.

A cet effet, l'organisation internationale de l'aviation civile adoptera et, selon les nécessités, pourra amender de temps à autre les standards, les méthodes et procédures recommandées relatifs aux:

a) Systèmes de communications et aides à la navigation aérienne, y compris le balisage au sol;

b) Caractéristiques des aéroports et des aires d'atterrissage;

c) Règlements aéronautiques et méthodes de contrôle de la circulation aérienne;

d) Délivrance de licences au personnel de conduite et aux mécaniciens;

e) Navigabilité des aéronefs;

f) Immatriculation et identification des aéronefs;

g) Centralisation et échange d'informations météorologiques;

h) Livres de bord;

i) Cartes aéronautiques;

j) Formalités de douanes et d'immigration;

k) Aéronefs en détresse et enquêtes sur les accidents,

ainsi qu'à toutes autres matières ayant trait à la sécurité, à la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne qui pourrait, de temps à autre, paraître le nécessiter.

Dérogations aux procédures et standards internationaux.

Art. 38. — Tout Etat à qui il sera impossible de se conformer à tous égards à de tels standards et procédures internationaux ou qui ne pourra pas rendre ses propres règlements ou méthodes d'exploitation exactement conformes aux standards et aux procédures internationaux lorsque ceux-ci auront été amendés, ou qui jugera nécessaire d'adopter des règlements ou des méthodes différant sur quelque point particulier de ceux qui sont établis conformément à un standard international, devra aviser immédiatement l'organisation internationale de l'aviation civile des différences existant entre ses pratiques nationales et les standards internationaux. S'il s'agit d'amendements à des standards internationaux, tout Etat qui n'apportera pas à ses propres règlements ou méthodes les amendements correspondants devra en aviser le conseil dans les soixante jours qui suivront l'adoption de l'amendement aux standards internationaux ou indiquer ses intentions. En pareil cas, le conseil avisera immédiatement tous les autres Etats des différences existant entre une ou plusieurs des spécifications du standard international et la pratique correspondante en usage dans l'Etat en question.

Adjonctions aux certificats et licences.

Art. 39. — *a*) Tout aéronef, ou élément d'aéronef, au sujet duquel il existe un standard international de navigabilité ou de performance, mais qui manque en quelque point à satisfaire à ce standard lors de la délivrance du certificat de navigabilité, devra porter sur ce certificat ou en annexe à celui-ci une énumération complète des points où le standard n'est pas observé;

b) Toute personne munie d'une licence qui ne satisfait pas en tout point aux conditions exigées par le standard international pour la classe de licence ou de brevet dont elle est titulaire devra avoir inscrite sur sa licence, ou en annexe à celle-ci, une énumération complète des points sur lesquels cette personne ne satisfait pas à de telles conditions.

Validité des licences et des certificats ayant fait l'objet d'adjonctions.

Art. 40. — Aucun aéronef ou aucun membre du personnel possédant un certificat ou une licence ainsi modifiés ne devra participer à la navigation internationale si ce n'est avec l'autorisation de l'Etat ou des Etats sur le territoire desquels il aura pénétré. L'immatriculation ou l'emploi d'un tel aéronef ou d'une pièce quelconque d'aéronef ainsi homologués dans le territoire d'un Etat autre que celui de l'immatriculation d'origine seront laissés à la discrétion de l'Etat dans lequel l'aéronef ou la pièce en question sont importés.

Délai de mise en vigueur des standards de navigabilité.

Art. 41. — Les dispositions du présent chapitre ne s'appliqueront ni aux aéronefs, ni aux équipements d'aéronefs appartenant à des types dont le prototype aura été soumis aux autorités nationales compétentes pour homologation dans les trois ans qui suivront la date d'adoption d'un standard international de navigabilité pour cet équipement.

Délai de mise en vigueur des standards de licences pour le personnel.

Art. 42. — Les dispositions du présent chapitre ne s'appliqueront pas au personnel dont les licences auront été à l'origine délivrées au cours de l'année qui suivra la date de l'adoption initiale d'un standard international visant les aptitudes d'un tel personnel; toutefois, elles s'appliqueront dans tous les cas au personnel dont les licences demeureraient encore valables cinq ans après la date de l'adoption de ce standard.

DEUXIÈME PARTIE

L'ORGANISATION INTERNATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

CHAPITRE VII

L'ORGANISATION

Nom et composition.

Art. 43. — Il est institué par cette convention une organisation qui portera le nom d'organisation internationale de l'aviation civile. Cette organisation est composée d'une assemblée, d'un conseil et de tous autres organismes qui pourraient devenir nécessaires.

Objet.

Art. 44. — L'objet de l'organisation sera de développer les principes et la technique de la navigation aérienne internationale, de favoriser l'établissement et de stimuler le développement des transports aériens internationaux de façon à:

a) Assurer le développement ordonné et sain de l'aviation civile internationale dans le monde entier;

b) Encourager à des fins pacifiques les techniques de construction et d'exploitation des aéronefs;

c) Encourager le développement de routes aériennes, d'aéroports et de facilités pour la navigation aérienne destinés à l'aviation civile internationale;

d) Procurer aux peuples du monde les transports aériens sûrs, réguliers, efficaces et économiques dont ils ont besoin;

e) Eviter le gaspillage économique qu'engendre une concurrence déraisonnable;

f) Assurer que les droits des Etats contractants soient intégralements respectés et que chaque Etat contractant ait une possibilité équitable d'exploiter des lignes aériennes internationales;

g) Eviter toute discrimination entre Etats contractants;

h) Améliorer la sécurité du vol en navigation aérienne internationale;

i) Favoriser d'une manière générale le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects.

Siège permanent.

Art. 45. — Le lieu du siège permanent de l'organisation sera fixé, au cours de la réunion de clôture de l'assemblée intérimaire de l'organisation internationale provisoire de l'aviation civile, établie par l'accord intérimaire sur l'aviation civile internationale signé à Chicago, le 7 décembre 1944. Ce siège pourra être transféré provisoirement en tout autre lieu par décision du conseil.

Première réunion de l'assemblée.

Art. 46. — Pour sa première réunion, l'assemblée sera convoquée par le conseil intérimaire de l'organisation provisoire susmentionnée, dès l'entrée en vigueur de la présente convention, à la date et au lieu que fixera le conseil intérimaire.

Capacité juridique.

Art. 47. — L'organisation jouira, dans le territoire de chaque Etat contractant, de la capacité juridique nécessaire à l'exercice de ses fonctions. Elle aura pleine personnalité juridique partout où la constitution et les lois de l'Etat intéressé le permettront.

CHAPITRE VIII

L'ASSEMBLÉE

Réunions de l'assemblée et votation.

Art. 48. — *a*) L'assemblée se réunira une fois l'an et sera convoquée par le conseil en temps et lieu utiles. Des réunions extraordinaires de l'assemblée pourront avoir lieu à toute époque sur convocation du conseil ou à la requête de dix Etats contractants adressée au secrétaire général;

b) Tous les Etats contractants auront un droit égal d'être représentés aux réunions de l'assemblée et chaque Etat contractant aura droit à une voix. Les délégués représentant les Etats contractants pourront être assistés de conseillers techniques qui pourront participer aux réunions mais n'auront pas droit de vote;

c) La majorité des Etats contractants est requise pour constituer le quorum lors des réunions de l'assemblée. Sauf stipulations contraires de la présente convention, les décisions de l'assemblée seront prises à la majorité des voix exprimées,

Pouvoirs et attributions de l'assemblée.

Art. 49. — Les pouvoirs et attributions de l'assemblée seront les suivants:

a) Elire à chaque session son président et autres chargés de fonctions;

b) Elire les Etats contractants qui seront représentés au conseil, conformément aux dispositions du chapitre IX;

c) Examiner les rapports du conseil et prendre en la matière toutes mesures appropriées; décider sur tout sujet dont elle est saisie par le conseil;

d) Déterminer ses propres règles de procédure et instituer toutes commissions subsidiaires qu'elle jugera nécessaires ou utiles;

e) Voter un budget annuel et prendre toutes dispositions financières concernant l'organisation, conformément aux dispositions du chapitre XII;

f) Vérifier les dépenses et approuver les comptes de l'organisation;

g) Saisir le conseil, les commissions subsidiaires ou tout autre organisme de toute question de sa compétence qu'elle juge à propos de leur déférer;

h) Déléguer au conseil tous pouvoirs et toute autorité jugés nécessaires ou utiles à l'exercice des fonctions de l'organisation et révoquer ou modifier à tout moment de telles délégations;

i) Donner effet aux dispositions du chapitre XIII;

j) Examiner toutes propositions tendant à modifier ou amender les dispositions de la présente convention et, si elle approuve ces propositions, les recommander aux Etats contractants conformément aux dispositions du chapitre XXI;

k) Traiter de toute question, de la compétence de l'organisation, dont le conseil n'est pas expressément chargé.

CHAPITRE IX

LE CONSEIL

Composition et élection du conseil.

Art. 50. — *a*) Le conseil sera un organisme permanent relevant de l'assemblée et sera composé de vingt et un Etats contractants élus par l'assemblée. Il sera procédé à une élection à la première cession de l'assemblée et ensuite tous les trois ans; les membres du conseil ainsi élus resteront en fonctions jusqu'à l'élection suivante;

b) En élisant les membres du conseil, l'assemblée donnera une représentation appropriée: (1) aux Etats d'importance majeure en matière de transport aérien; (2) aux Etats non représentés par ailleurs qui contribuent le plus aux facilités pour la navigation aérienne civile internationale; (3) aux Etats non représentés par ailleurs dont la nomination assurera la représentation au conseil de toutes les principales régions géographiques du monde. Toute vacance au sein du conseil sera comblée dès que possible par l'assemblée: tout Etat membre ainsi élu au conseil restera en fonction jusqu'à l'expiration du mandat de son prédécesseur;

c) Aucun représentant au conseil d'un Etat contractant ne pourra avoir une part active ou des intérêts financiers dans l'exploitation d'un service aérien international.

Président du conseil.

Art. 51. — Le conseil élira son président pour une période de trois ans: celui-ci sera rééligible; il n'aura pas droit de vote. Le conseil élira en son sein un ou plusieurs vice-présidents qui conserveront leur droit de vote lorsqu'ils feront fonction de président. Le président ne sera pas nécessairement choisi parmi les membres du conseil; mais, si l'un des membres du conseil est élu président, sa place sera considérée comme vacante et il y sera pourvu par l'Etat qu'il représentait.

Les fonctions du président seront les suivantes:

a) Convoquer le conseil, le comité du transport aérien et la commission de la navigation aérienne;

b) Agir comme représentant du conseil;

c) Exercer au nom du conseil toutes fonctions qui pourraient lui être dévolues par celui-ci.

Votation du conseil.

Art. 52. — Les décisions du conseil devront être approuvées par la majorité de ses membres. Le conseil pourra déléguer autorité, relativement à un sujet déterminé, à un comité choisi parmi ses membres. Tout Etat contractant intéressé pourra en appeler auprès du conseil des décisions de tout comité du conseil.

Participation sans droit de vote.

Art. 53. — Tout état contractant pourra participer, sans avoir droit de vote, à l'examen par le conseil, ses comités ou ses commissions, de toute question affectant directement ses intérêts. Aucun membre du conseil ne votera lors de l'examen par le conseil d'un litige auquel il est partie.

Fonctions obligatoires du conseil.

Art. 54. — Le conseil devra:

a) Soumettre des rapports annuels à l'assemblée;

b) Mettre à exécution les directives de l'assemblée et s'acquitter de tous les devoirs et obligations qui lui incombent de par la présente convention;

c) Etablir son organisation et ses règles de procédure;

d) Nommer un comité du transport aérien, qui sera composé de représentants des membres du conseil et sera responsable envers celui-ci, et en définir les attributions;

e) Instituer une commission de navigation aérienne, conformément aux dispositions du chapitre X;

f) Administrer les finances de l'organisation, conformément aux dispositions des chapitres XII et XV;

g) Fixer les émoluments du président du conseil;

h) Nommer un agent exécutif principal qui portera le titre de secrétaire général et prendre toutes dispositions pour la nomination de tout autre personnel nécessaire, conformément aux dispositions du chapitre XI;

i) Demander, réunir, étudier et publier tous renseignements relatifs aux progrès de la navigation aérienne et à l'exploitation des services aériens internationaux, y compris tous renseignements sur les frais d'exploitation et le détail des subventions provenant des fonds publics accordées aux entreprises de transports aériens;

j) Aviser les Etats contractants de toute infraction à la présente convention, ainsi que de tout manquement aux recommandations ou aux décisions du conseil;

k) Aviser l'assemblée de toute infraction à la présente convention au cas où un Etat contractant ne prendrait pas les mesures nécessaires dans un délai raisonnable après que cette infraction lui aura été signalée;

l) Adopter, conformément aux dispositions du chapitre VI de la présente convention, les standards internationaux et les méthodes recommandées qui, pour plus de commodité, constitueront des annexes à la présente convention: notifier à tous les Etats contractants les dispositions prises à cet effet;

m) Examiner les propositions d'amendement aux annexes présentées par la commission de la navigation aérienne, et prendre toutes mesures utiles conformément aux dispositions du chapitre XX;

n) Examiner toute question relative à la convention dont il pourrait être saisi par un Etat contractant.

Fonctions facultatives du conseil.

Art. 55. — Le conseil pourra:

a) S'il y a lieu et si l'expérience en démontre l'utilité, créer des commissions du transport aérien subordonnées, sur une base régionale ou autre, et désigner des groupes d'Etats ou d'entreprises de transports aériens auxquels il pourra s'adresser pour atteindre plus facilement les buts de la présente convention;

b) Déléguer à la commission de la navigation aérienne toutes attributions en sus de celles déjà fixées par la présente convention et révoquer ou modifier à tout moment de telles délégations d'autorité;

c) Diriger des recherches dans tous les domaines du transport aérien et de la navigatino aérienne présentant un intérêt international; communiquer les résultats de ses recherches aux Etats contractants et faciliter l'échange, entre Etats contractants, d'informations en matière de transports aériens et de navigation aérienne;

d) Etudier toute question ayant trait à l'organisation et à l'exploitation des transports aériens internationaux, y compris la propriété et l'exploitation internationales de services aériens internationaux sur les routes principales et soumettre à l'Assemblée des projets s'y rapportant;

e) Enquêter, à la demande de tout Etat contractant, sur toute situation susceptible d'opposer au développement de la navigation aérienne internationale des obstacles évitables et, ces enquêtes terminées, faire tous rapports qui lui sembleraient indiqués.

CHAPITRE X

LA COMMISSION DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

Candidatures et nomination à la commission.

Art. 56. — La commission de la navigation aérienne sera composée de douze membres nommés par le conseil parmi les personnes désignées par les Etats contractants. Ces personnes posséderont les compétences et l'expérience convenables en ce qui concerne la science et la pratique des questions aéronautiques. Le conseil priera tous les Etats contractants de lui soumettre des candidatures. Le président de la commission de la navigation aérienne sera nommé par le conseil.

Attributions de la commission.

Art. 57. — Les attributions de la commission de navigation aérienne seront les suivantes:

a) Examiner les modifications à apporter aux annexes de la présente convention et en recommander l'adoption au conseil;

b) Instituer des sous-commissions techniques, auxquelles tout Etat contractant pourra être représenté s'il le désire;

c) Donner des avis au conseil relativement à la centralisation et à la communication aux Etats contractants de tous renseignements qu'elle considère nécessaires ou utiles au progrès de la navigation aérienne.

CHAPITRE XI

PERSONNEL

Nomination du personnel.

Art. 58. — Sous réserve des règlements établis par l'assemblée et des dispositions de la présente convention, le conseil déterminera le mode de nomination et de licenciement, les compétences, le traitement, les indemnités et le statut du secrétaire général et des autres membres du personnel de l'organisation et pourra employer des ressortissants de n'importe quel Etat contractant ou avoir recours à leurs services.

Caractère international du personnel.

Art. 59. — Le président du conseil, le secrétaire général et les autres membres du personnel ne devront, en ce qui concerne l'exercice de leurs responsabilités, ni demander ni recevoir d'instruction d'aucune autorité en dehors de l'organisation. Chaque Etat contractant s'engage à respecter en tout point le caractère international des responsabilités de ce personnel et à ne chercher à influencer aucun de ses ressortissants dans l'exercice de ses responsabilités.

Immunités et privilèges du personnel.

Art. 60. — Chaque Etat contractant s'engage, dans toute la mesure permise par sa procédure constitutionnelle, à accorder au président du conseil, au secrétaire général et à tout autre membre du personnel de l'organisation tous privilèges et immunités accordés aux membres correspondants du personnel d'autres organisations internationales publiques. Si un accord international général intervient relativement aux immunités et privilèges de fonctionnaires internationaux, les immunités et privilèges accordés au président du conseil, au secrétaire général et autres membres du personnel de l'organisation seront les immunités et privilèges accordés aux termes de cet accord international général.

CHAPITRE XII

FINANCES

Budget et répartition des dépenses.

Art. 61. — Le conseil soumettra annuellement à l'Assemblée un budget, des états de comptes et des estimations de toutes recettes et dépenses. L'Assemblée votera le budget en y apportant toutes modifications qu'elle jugera à propos et, exception faite des participations consenties par les Etats et visées au chapitre XV, répartira les dépenses de l'organisation entre les Etats contractants dans les proportions qu'elle déterminera de temps à autre.

Suspension du droit de vote.

Art. 62. — L'Assemblée pourra suspendre le droit de vote à l'Assemblée et au conseil de tout Etat contractant qui ne s'acquitterait pas, dans un délai raisonnable, de ses obligations financières envers l'organisation.

Dépenses des délégations et des autres représentants.

Art. 63. — Chaque Etat contractant prendra à sa charge les dépenses de sa propre délégation à l'assemblée ainsi que la rémunération, les frais de déplacement et les autres dépenses de toute personne nommée par lui au conseil, de ses représentants ou de toutes personnes nommées par lui aux comités ou commissions subsidiaires de l'organisation.

CHAPITRE XIII

AUTRES ARRANGEMENTS INTERNATIONAUX

Arrangements visant la sécurité.

Art. 64. — En ce qui concerne les questions aériennes de son ressort intéressant directement la sécurité du monde, l'organisation pourra, par un vote de l'assemblée, conclure des arrangements spéciaux avec toute organisation générale établie par les nations du monde pour le maintien de la paix.

Arrangements avec d'autres organismes internationaux.

Art. 65. — Le conseil pourra, au nom de l'organisation, conclure des accords avec d'autres organismes internationaux en vue du maintien de services communs et en vue d'arrangements communs au sujet du personnel et, avec l'assentiment de l'assemblée, conclure tous autres arrangements susceptibles de faciliter la tâche de l'organisation.

Fonctions relatives à d'autres accords.

Art. 66. — *a*) L'organisation exercera également les fonctions qui lui sont dévolues par l'accord sur le transit des services aériens internationaux et par l'accord sur le transport aérien international, faits à Chicago le 7 décembre 1944, et ce conformément aux termes et conditions desdits accords;

b) Les membres de l'assemblée et du conseil qui n'auront pas accepté l'accord sur le transit des services aériens internationaux ou l'accord sur le transport aérien international, faits à Chicago le 7 décembre 1944, n'auront pas droit de vote sur les questions dont l'assemblée ou le conseil seront saisis en vertu des dispositions de l'un ou l'autre desdits accords.

TROISIÈME PARTIE

TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL

CHAPITRE XIV

RENSEIGNEMENTS ET RAPPORTS

Dépôt de rapports au conseil.

Art. 67. — Chaque Etat contractant s'engage à obliger ses entreprises de transports aériens internationaux à adresser au conseil, conformément aux prescriptions établies par celui-ci, des rapports sur leur trafic et sur leurs prix de revient ainsi que des états comptables indiquant, entre autres, le montant et l'origine de toutes leurs recettes.

CHAPITRE XV

AÉROPORTS ET AUTRES FACILITÉS POUR LA NAVIGATION AÉRIENNE

Désignation des routes et des aéroports.

Art. 68. — Chaque Etat contractant pourra, sous réserve des dispositions de la présente convention, désigner la route à suivre sur son territoire par tout service aérien international et les aéroports pouvant être utilisés par ce service.

Amélioration des facilités pour la navigation aérienne.

Art. 69. — Si le conseil estime que, dans un Etat contractant, les aéroports ou autres facilités pour la navigation aérienne y compris les services de radiocommunication et de météorologie ne sont pas raisonnablement suffisants pour assurer la sécurité, la régularité, l'efficacité et l'exploitation économique des services aériens internationaux existants ou projetés, il procédera à des consultations avec l'Etat directement en cause et les autres Etats intéressés en vue de trouver les moyens de remédier à la situation et il pourra faire des recommandations à cet effet. Aucun Etat contractant ne sera considéré comme coupable d'infraction à la présente convention s'il manque à mettre ces recommandations à exécution.

Financement des facilités pour la navigation aérienne.

Art. 70. — Un Etat contractant pourra, dans les circonstances prévues à l'article 69, conclure un arrangement avec le conseil en vue de donner suite à de telles recommandations. L'Etat pourra décider de prendre à sa charge tous les frais entraînés par ledit arrangement. Dans le cas contraire, le conseil pourra accepter, à la demande de l'Etat, de fournir la totalité ou une partie des fonds nécessaires.

Fourniture et entretien des facilités par le conseil.

Art. 71. — Si un Etat contractant en fait la demande, le conseil pourra accepter de fournir, pourvoir en personnel, entretenir et administrer la totalité ou une partie des aéroports et autres facilités pour la navigation aérienne, y compris les services de radiocommunication et de météorologie qui, sur le territoire dudit Etat, sont nécessaires à la sécurité, la régularité, l'efficacité et l'exploitation économique des services aériens internationaux des autres Etats contractants; il pourra aussi établir les taxes justes et raisonnables pour l'utilisation des facilités fournies.

Acquisition ou utilisation de terrains.

Art. 72. — Là où des terrains seraient nécessaires pour des facilités financées en totalité ou en partie par le conseil sur la demande d'un Etat contractant, celui-ci devra soit procurer lui-même ces terrains, en conservant s'il le désire les titres s'y rapportant, soit en faciliter l'utilisation par le conseil en conformité avec ses lois propres et à des conditions justes et raisonnables.

Dépenses et répartition des charges.

Art. 73. — Dans la limite des fonds que l'assemblée pourrait rendre disponibles pour cet usage en vertu du chapitre XII, le conseil pourra assurer sur les ressources générales de l'organisation les dépenses courantes correspondant aux fins envisagées dans le présent article. Le conseil répartira les charges en capital nécessaires à l'objet du présent article, dans des proportions préalablement convenues et sur une période de temps raisonnable, entre les Etats contractants consentants dont les entreprises de transports aériens utilisent ces installations. Le conseil pourra également répartir entre ceux de ces Etats qui y consentent la charge des fonds de roulement nécessaires.

Assistance technique et destination des recettes.

Art. 74. — Lorsque le conseil, à la demande d'un Etat contractant, avance des fonds ou fournit la totalité ou une partie des aéroports ou facilités, l'arrangement peut pourvoir avec le consentement de cet Etat d'une part à une assistance technique pour le contrôle général et l'exploitation des aéroports et autres facilités, et d'autre part au payement sur les recettes d'exploitation de ces aéroports et autres facilités, des frais d'exploitation desdits aéroports et autres facilités, des intérêts et des amortissements.

Prise de possession des facilités.

Art. 75. — Un Etat contractant pourra à tout moment se dégager de toute obligation contractée en vertu de l'article 70 et prendre possession des aéroports et autres facilités que le conseil a établis sur son territoire en vertu des dispositions des articles 71 et 72, en versant au conseil une somme que celui-ci considère raisonnable en la circonstance. Si l'Etat intéressé estime que la somme fixée par le conseil est déraisonnable, il pourra en appeler de la décision du conseil à l'assemblée, qui confirmera ou modifiera cette décision.

Remboursement de fonds.

Art. 76. — Les fonds remboursés au conseil en vertu de l'article 75 ou provenant d'intérêts et d'amortissements versés en vertu de l'article 74 seront restitués aux Etats visés à l'article 73 qui les ont avancés, proportionnellement à la quote-part initiale fixée par le conseil pour chacun d'eux.

CHAPITRE XVI

ORGANISATIONS D'EXPLOITATION EN COMMUN ET SERVICES EN POOL

Faculté d'établir des organisations d'exploitation en commun.

Art. 77. — Rien dans la présente convention n'empêchera deux ou plusieurs Etats contractants de constituer, pour le transport aérien, des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation, ni de mettre en pool leurs services aériens sur toute route ou dans toute région. Toutefois, ces organisations ou organismes et ces services en pool seront soumis à toutes les dispositions de la présente convention, y compris celles qui ont trait à l'enregistrement des accords au conseil. Le conseil déterminera de quelle manière les dispositions de la présente convention visant la nationalité des aéronefs seront appliquées aux aéronefs exploités par les organismes internationaux d'exploitation.

Rôle du conseil.

Art. 78. — Le conseil pourra recommander aux Etats contractants intéressés de former des organisations communes pour exploiter des services aériens sur toute route ou dans toute région.

Participation aux organisations d'exploitation.

Art. 79. — Un Etat pourra faire partie d'organisations d'exploitation en commun ou participer à des accords de pool par l'intermédiaire, soit de son gouvernement, soit d'une ou de plusieurs entreprises de transports aériens désignées par son gouvernement. Ces entreprises pourront, au seul gré de l'Etat intéressé, lui appartenir en tout ou en partie ou appartenir à des personnes privées.

QUATRIÈME PARTIE

DISPOSITIONS FINALES

CHAPITRE XVII

AUTRES ACCORDS ET ARRANGEMENTS AÉRONAUTIQUES

Conventions de Paris et de la Havane.

Art. 80. — Chaque Etat contractant s'engage à dénoncer, dès l'entrée en vigueur de la présente convention, la convention portant réglementation de la navigation aérienne signée à Paris le 13 octobre 1919 ou la convention sur l'aviation commerciale signée à la Havane le 20 février 1928, s'il est partie à l'une ou l'autre de ces conventions. La présente convention remplace, entre les Etats contractants, les conventions susmentionnées de Paris et de la Havane.

Enregistrement des accords en vigueur.

Art. 81. — Tous accords aéronautiques existant au moment de l'entrée en vigueur de la présente convention entre un Etat contractant et tout autre Etat, tout accord entre une entreprise de transports aériens d'un Etat contractant, soit avec tout autre Etat, soit avec une entreprise de transports aériens d'un autre Etat, devront être immédiatement enregistrés au conseil.

Abrogation d'arrangements incompatibles avec la convention.

Art. 82. — Les Etats contractants conviennent que la présente convention abroge toutes obligations et tous engagements existants entre eux qui sont incompatibles avec les dispositions de ladite convention et s'engagent à ne pas contracter de telles obligations ou de tels engagements. Tout Etat contractant qui, avant de devenir membre de l'organisation, a assumé envers un Etat non contractant ou un ressortissant d'un Etat contractant ou d'un Etat non contractant des obligations incompatibles avec les termes de la présente convention prendra sans délai les mesures nécessaires pour s'en libérer. Si une entreprise de transports aériens ressortissant à un Etat contractant a assumé de telles obligations incompatibles, l'Etat auquel elle ressortit s'efforcera d'obtenir l'abrogation immédiate de ces obligations et, en tout cas, les fera abroger aussitôt que cela sera légalement possible après l'entrée en vigueur de la présente convention.

Enregistrement de tout nouvel arrangement

Art. 83. — Sous réserve des dispositions de l'article précédent, tout Etat contractant pourra conclure tous arrangements compatibles avec les dispositions de la présente convention. Tout arrangement de cette nature sera immédiatement enregistré au conseil, qui le publiera aussitôt que possible.

CHAPITRE XVIII

DIFFÉRENDS ET MANQUEMENTS AUX ENGAGEMENTS

Règlement des différends.

Art. 84. — Dans le cas où un désaccord entre deux ou plusieurs Etats contractants, relativement à l'interprétation ou à l'application de la présente convention ou de ses annexes, ne pourrait être réglé par voie de négociation, le conseil statuera sur la demande de tout Etat qui y sera impliqué. Aucun membre du conseil ne pourra voter

lors de l'examen par le conseil d'un différend auquel il est partie. Sous réserve de l'article 85, tout Etat contractant pourra faire appel de la décision du conseil à un tribunal arbitral *ad hoc*, accepté par les autres parties en désaccord, ou à la cour permanente de justice internationale. Tout appel de ce genre devra être notifié au conseil dans les soixante jours qui suivront la date à laquelle notification de la décision du conseil aura été reçue.

Procédure d'arbitrage.

Art. 85. — Si un Etat contractant, partie à un différend dont il a été fait appel, n'a pas accepté les statuts de la cour permanente de justice internationale et si les Etats contractants, parties au différend, ne s'entendent pas sur le choix d'un tribunal arbitral, chacun des Etats contractants, partie au différend, désignera un arbitre et ces arbitres nommeront un surarbitre. Au cas où l'un ou l'autre des Etats contractants, parties au différend, ne désignerait pas d'arbitre dans les trois mois qui suivront la date de l'appel, un arbitre sera désigné au nom de cet Etat par le président du conseil, qui le choisira sur une liste de personnes pleinement qualifiées établie d'avance par le conseil. Si, dans un délai de trente jours, les arbitres ne peuvent se mettre d'accord sur le choix d'un surarbitre, le président du conseil désignera comme surarbitre une des personnes figurant sur la liste susmentionnée. Les arbitres et le surarbitre ensemble constitueront alors un tribunal arbitral. Tout tribunal arbitral constitué aux termes du présent article ou de l'article précédent déterminera ses propres règles de procédure et se prononcera à la majorité des voix, étant entendu toutefois que le conseil aura la faculté de décider de la procédure en cas de retards qu'il estimerait excessifs.

Appels.

Art. 86. — A moins que le conseil n'en dispose autrement, toute décision du conseil relative à la non-conformité entre l'exploitation d'une entreprise de transports aériens internationaux et les dispositions de la présente convention, restera en vigueur tant qu'elle ne sera pas infirmée en appel. Sur toute autre question, les décisions du conseil seront suspendues, s'il en est fait appel, jusqu'à ce que le tribunal d'appel ait statué. Les décisions de la cour permanente de justice internationale ou d'un tribunal arbitral seront définitives et lieront les parties.

Sanction à l'égard d'une entreprise.

Art. 87. — Chaque Etat contractant s'engage à ne pas autoriser le survol de son territoire par une entreprise de transports aériens ressortissant à un Etat contractant, si le conseil a jugé que l'entreprise en question ne se conforme pas à la décision définitive prise selon les dispositions de l'article précédent.

Sanction à l'égard d'un Etat.

Art. 88. — L'assemblée suspendra le droit de vote à l'assemblée et au conseil de tout Etat contractant trouvé en défaut par rapport aux dispositions du présent chapitre.

CHAPITRE XIX

GUERRE

Guerre et état de crise.

Art. 89. — En cas de guerre, les dispositions de la présente convention ne porteront pas atteinte à la liberté d'action des Etats contractants, qu'ils soient belligérants ou neutres. Le même principe s'appliquera à tout Etat contractant qui proclamera un état de crise nationale et le notifiera au conseil.

CHAPITRE XX

ANNEXES

Adoption et amendement des annexes.

Art. 90. — *a*) Les annexes prévues à l'article 54, alinéa (1), devront, pour être adoptées réunir une majorité des deux tiers des voix du conseil convoqué à cet effet et seront ensuite soumises par le conseil à chaque Etat contractant. Chacune de ces annexes ou tout amendement aux dispositions d'une annexe aura plein effet dans les trois mois qui suivront sa notification aux Etats contractants ou à une date ultérieure fixée par le conseil, à moins qu'entre temps, la majorité des Etats contractants aient notifié leur désapprobation au conseil;

b) Le conseil avisera immédiatement tous les Etats contractants de l'entrée en vigueur de toute annexe ou de tout amendement à une annexe.

CHAPITRE XXI

RATIFICATIONS, ADHÉSIONS, AMENDEMENTS ET DÉNONCIATIONS

Ratification de la convention.

Art. 91. — *a*) La présente convention sera soumise à la ratification des Etats signataires. Les instruments de ratification seront déposés dans les archives du gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui notifiera la date de ce dépôt à chacun des Etats signataires et adhérents;

b) Dès que la présente convention aura réuni les ratifications ou adhésions de vingt-six Etats, elle entrera en vigueur entre ces Etats le trentième jour qui suivra la date de dépôt du vingt-sixième instrument de ratification ou d'adhésion. Elle entrera en vigueur, à l'égard de chaque Etat qui la ratifiera par la suite, le trentième jour qui suivra la date du dépôt de l'instrument de ratification dudit Etat;

c) Il incombera au gouvernement des Etats-Unis d'Amérique de notifier au gouvernement de chacun des Etats signataires et adhérents, la date d'entrée en vigueur de la présente convention.

Adhésion à la convention.

Art. 92. — *a*) Après la date de la clôture des signatures, la présente convention sera ouverte à l'adhésion des Etats membres des Nations-Unies, des Etats associés à celles-ci et des Etats restés neutres pendant le conflit mondial actuel;

b) Cette adhésion s'effectuera par une notification adressée au gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et prendra effet le trentième jour qui suivra la date de la réception de cette notification par le gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui informera tous les Etats contractants.

Admission d'autres Etats.

Art. 93. — Sous réserve de l'approbation de toute organisation internationale générale créée par les nations du monde pour le maintien de la paix, des Etats autres que ceux visés aux articles 91 et 92 *a*) pourront être admis à participer à la présente convention par un vote des quatre cinquièmes de l'Assemblée et dans les conditions qu'elle pourrait stipuler, pourvu qu'en chaque cas soit obtenu l'assentiment de tout Etat envahi ou attaqué au cours de la guerre actuelle par l'Etat demandant à être admis.

Amendement à la convention.

Art. 94. — *a*) Tout amendement à la présente convention devra être approuvé par les deux tiers des voix de l'Assemblée et entrera en vigueur, pour les Etats qui l'auront ratifié, après ratification par un nombre d'Etats contractants stipulé par l'Assemblée. Ce nombre ne sera pas inférieur aux deux tiers du nombre total des Etats contractants;

b) Si l'Assemblée estime qu'un amendement est de nature à justifier cette mesure elle pourra, dans la résolution qui en recommande l'adoption, stipuler que tout Etat qui n'aura pas ratifié ledit amendement dans un délai fixé à partir du jour où l'amendement est entré en vigueur cessera *ipso facto* d'être membre de l'organisation et partie à la convention.

Dénonciation de la convention.

Art. 95. — *a*) Tout Etat contractant pourra dénoncer la présente convention trois ans après son entrée en vigueur, moyennant notification adressée au gouvernement des Etats-Unis d'Amérique qui en avisera immédiatement chacun des Etats contractants;

b) Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception de la notification et n'aura effet qu'à l'égard de l'Etat qui y aura procédé.

CHAPITRE XXII

DÉFINITIONS

Art. 96. — Pour l'application de la présente convention, l'expression:

a) « Service aérien » signifie tout service régulier, assuré par aéronef, pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises ;

b) « Service aérien international » signifie un service aérien qui survole le territoire de deux ou plusieurs Etats;

c) « Entreprise de transports aériens » signifie toute entreprise de transports aériens qui propose d'exploiter ou qui exploite un service aérien international;

d) « Escale non commerciale » signifie une escale à toutes fins autres que celles d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier.

SIGNATURE DE LA CONVENTION

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés à cet effet, signent la présente convention au nom de leurs gouvernements respectifs aux dates figurant en regard de leurs signatures.

Fait à Chicago le sept décembre mil neuf cent quarante-quatre en langue anglaise. Un texte rédigé dans les langues anglaise, française et espagnole, chacune faisant également foi, sera ouvert aux signatures à Washington, D. C. Les deux textes seront déposés dans les archives du gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui en transmettra des copies certifiées conformes aux gouvernements de tous les Etats qui signeront la présente convention ou qui y adhéreront.

Art. 2. — Le ministre des affaires étrangères et le ministre des travaux publics et des transports sont chargés de l'application du présent décret.

Fait à Paris, le 31 mai 1947.

VINCENT AURIOL.

Par le Président de la République:

Le président du conseil des ministres,
PAUL RAMADIER.

Le ministre des affaires étrangères,
GEORGES BIDAULT.

Le ministre des travaux publics et des transports,
JULES MOCH.

Accord relatif au transit des services aériens internationaux signé à Chicago le 7 décembre 1944.

Le Président de la République,

Vu les articles 26 et 31 de la Constitution;

Sur la proposition du président du conseil des ministres, du ministre des affaires étrangères et du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

Décrète:

Art. 1er. — Un accord relatif au transit des services aériens internationaux ayant été signé à Chicago, le 7 décembre 1944, cet accord sera publié au *Journal officiel*.

ACCORD

RELATIF AU TRANSIT DES SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX

Les Etats qui, étant membres de l'Organisation internationale de l'aviation civile, signent le présent accord sur le transit des services aériens internationaux et y adhèrent sont convenus de ce qui suit:

Article 1er.

Section 1.

Chaque Etat contractant accorde aux autres Etats contractants, en ce qui concerne les services aériens internationaux réguliers, les libertés de l'air suivantes:

1° Le droit de traverser son territoire sans atterrir;

2° Le droit d'atterrir pour des raisons non commerciales.

Les droits visés à la présente section ne vaudront pas pour les aéroports utilisés à des fins militaires, à l'exclusion de tout service aérien international régulier. Dans les zones où se déroulent des hostilités ou qui font l'objet d'une occupation militaire et, en temps de guerre, le long des routes de ravitaillement conduisant à ces zones, l'exercice des deux droits ci-dessus sera subordonné à l'approbation des autorités militaires compétentes.

Section 2.

L'exercice des droits susmentionnés sera conforme aux dispositions de l'accord intérimaire sur l'aviation civile internationale et, lorsqu'elle entrera en vigueur, aux dispositions de la convention relative à l'aviation civile internationale, tous deux faits à Chicago, le 7 décembre 1944.

Section 3.

Un Etat contractant qui accorde aux entreprises de transports aériens d'un autre Etat contractant le droit de faire escale pour des raisons non commerciales pourra exiger que ces entreprises offrent un service commercial raisonnable en ces mêmes points d'escale.

Cette exigence ne devra entraîner aucune distinction entre les entreprises de transports aériens exploitant sur la même route; elle tiendra compte de la capacité des aéronefs et sera appliquée de manière à ne nuire ni à l'exploitation normale des services aériens internationaux intéressés ni à l'exercice des droits ou à l'accomplissement des obligations de tout Etat contractant.

Section 4.

Chaque Etat contractant pourra, sous réserve des dispositions du présent accord:

1° Désigner la route à suivre sur son territoire par tout service aérien international et les aéroports pouvant être utilisés par ce service;

2° Imposer ou permettre que soient imposées à tout service aérien international des taxes justes et raisonnables pour l'utilisation de ces aéroports et autres facilités; ces taxes n'excéderont pas celles que payeraient ses aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires pour l'utilisation de ces aéroports et autres facilités; étant entendu que, sur représentation d'un Etat contractant intéressé, les taxes imposées pour l'utilisation des aéroports et autres facilités feront l'objet d'un examen par le conseil de l'Organisation internationale de l'aviation civile instituée en vertu de la convention susmentionnée, qui fera rapport et adressera des recommandations à ce sujet à l'Etat ou aux Etats intéressés.

Section 5.

Chaque Etat contractant se réserve le droit de refuser un certificat ou une autorisation à une entreprise de transports aériens d'un autre Etat ou de révoquer un tel certificat ou une telle autorisation lorsqu'il n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et que le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de nationaux d'un Etat contractant, ou lorsqu'une entreprise de transports aériens ne se conforme pas aux lois de l'Etat survolé ou ne remplit pas les obligations que lui impose le présent accord.

Article 2.

Section 1.

Un Etat contractant, qui estime injuste ou préjudiciable à son égard une mesure prise aux termes du présent accord par un autre Etat contractant, pourra demander au conseil d'examiner la situation. Le conseil enquêtera alors sur la question et réunira les Etats intéressés aux fins de consultation. Si une telle consultation ne réussit pas à résoudre la difficulté, le conseil pourra adresser aux Etats contractants intéressés les conclusions et recommandations qu'il jugera lui-même convenables. Le conseil pourra ensuite, s'il est d'avis qu'un Etat contractant manque sans raison valable à prendre les mesures correctives appropriées, recommander à l'assemblée de l'organisation susmentionnée de suspendre les droits et privilèges conférés audit Etat contractant par le présent accord jusqu'à ce que cet Etat ait pris les mesures en question. L'assemblée pourra, par un vote à la majorité des deux tiers, suspendre cet Etat contractant pour telle période de temps qu'elle jugera à propos ou jusqu'à ce que le conseil constate que les mesures correctives ont été prises par cet Etat.

Section 2.

Dans le cas où un désaccord entre deux ou plusieurs Etats contractants sur l'interprétation ou l'application du présent accord ne pourrait être réglé par voie de négociation, les dispositions du chapitre XVIII de la convention susmentionnée seront applicables, comme il est indiqué pour le cas de désaccord sur l'interprétation ou l'application de ladite convention.

Article 3.

Le présent accord demeurera en vigueur pendant la même période que la convention susmentionnée; mais il reste entendu que tout Etat contractant partie au présent accord pourra dénoncer celui-ci moyennant un préavis d'un an donné au gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui informera immédiatement tous les autres Etats contractants de ce préavis et de cette dénonciation.

Article 4.

Jusqu'à l'entrée en vigueur de la convention susmentionnée, toutes mentions de cette convention dans le présent accord, autres que celles faites à l'article 2, section 2, et à l'article 5, seront considérées comme se référant à l'accord intérimaire sur l'aviation civile internationale, fait à Chicago le 7 décembre 1944; et toutes mentions de l'organisation internationale de l'aviation civile, de l'assemblée et du conseil seront considérées comme se référant à l'organisation internationale provisoire de l'aviation civile, à l'assemblée intérimaire et au conseil intérimaire respectivement.

Article 5.

Aux fins du présent accord, le terme « territoire » aura le sens indiqué à l'article 2 de la convention susmentionnée.

Article 6.

Signatures et adhésions à l'accord.

Les soussignés, délégués à la conférence internationale de l'aviation civile réunie à Chicago le 1er novembre 1944, ont apposé leurs signatures au présent accord, étant entendu que chacun des gouvernements au nom desquels l'accord a été signé fera savoir aussitôt que possible au gouvernement des Etats-Unis si la signature donnée en son nom constitue ou non une adhésion à l'accord par ledit gouvernement et une obligation qui le lie.

Tout Etat membre de l'organisation internationale de l'aviation civile pourra adhérer au présent accord comme à une obligation qui le lie en notifiant son adhésion au gouvernement des Etats-Unis, et ladite adhésion prendra effet à la date de la réception de cette notification par ledit gouvernement.

Le présent accord entrera en vigueur entre les Etats contractants à la date d'adhésion de chacun d'eux, il vaudra, par la suite, pour tout autre Etat qui notifiera son adhésion au gouvernement des Etats-Unis, à la date de réception de cette adhésion par ledit gouvernement. Le gouvernement des Etats-Unis avisera tous les Etats qui auront signé le présent accord ou y auront adhéré de la date de toutes adhésions et de la date à laquelle l'accord entrera en vigueur pour chacun des Etats adhérents.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet, signent le présent accord au nom de leurs gouvernements respectifs à la date figurant en regard de leurs signatures respectives.

Fait à Chicago, le sept décembre mil neuf cent quarante-quatre, en langue anglaise. Un texte rédigé dans les langues anglaise, française et espagnole, chacune faisant également foi, sera ouvert aux signatures à Washington, D. C. Les deux textes seront déposés dans les archives du gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui en transmettra des copies certifiées conformes aux gouvernements de tous les Etats qui signeront le présent accord ou qui y adhéreront.

Art. 2. — Le président du conseil des ministres, le ministre des affaires étrangères et le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 19 juillet 1948.

VINCENT AURIOL.

Par le Président de la République :

Le président du conseil des ministres,

SCHUMAN.

Le ministre des affaires étrangères,

GEORGES BIDAULT.

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

CHRISTIAN PINEAU.

MINISTERE DE LA RECONSTRUCTION ET DU LOGEMENT

Commission instituée par l'article 11 du décret n° 50-898 du 2 août 1950, modifié.

Le ministre de la reconstruction et du logement,

Vu la loi n° 50-854 du 21 juillet 1950 (art. 14) instituant des primes à la construction;

Vu le décret n° 50-898 du 2 août 1950, modifié, relatif aux primes à la construction, et notamment son article 11;

Vu l'arrêté interministériel du 31 mars 1951 fixant les modalités de fonctionnement de la commission instituée par l'article 11 du décret n° 50-898 du 2 août 1950, et notamment son article 4;

Vu l'arrêté du 31 mars 1951 portant nomination du président et de membres de la commission instituée par l'article 11 du decret n° 50-898 du 2 août 1950,

Arrête :

Art. 1er. — Le mandat de M. Devillette, représentant de la Fédération nationale du bâtiment et des activités annexes auprès de la commission instituée par l'article 11 du décret susvisé, est renouvelé pour une nouvelle période de deux ans

Art. 2. — Est nommé membre de cette commission, pour une durée de deux ans, en qualité de représentant de l'ordre des architectes, M. Jean Carre.

Art. 3. — Le directeur général de l'aménagement du territoire est chargé de l'application du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 30 novembre 1955.

Le ministre de la reconstruction et du logement,
Pour le ministre et par délégation :
Par empêchement du directeur général de l'aménagement du territoire :
Le chef de service,
PIERRE-ARMAND THIEBAUT.

Administration centrale.

Par arrêté du ministre de la reconstruction et du logement en date du 3 décembre 1955, la démission de M. Soulier (Jean), rédacteur titulaire, 6e échelon, à l'administration centrale du ministère de la reconstruction et du logement, est acceptée à compter du 1er décembre 1955.

MINISTERE DU TRAVAIL ET DE LA SECURITE SOCIALE

Ouverture de crédits sur exercices clos.

Par arrêté du 28 novembre 1955, il est ouvert au ministre du travail et de la sécurité sociale, en augmentation des restes à payer sur l'exercice clos 1952, un crédit spécial de 177.316 F, montant d'une nouvelle créance constatée sur cet exercice.

Le ministre du travail et de la sécurité sociale est autorisé à ordonnancer cette créance sur le chapitre spécial ouvert au budget du travail et de la sécurité sociale pour les dépenses d'exercices clos.

MINISTERE DE LA SANTE PUBLIQUE ET DE LA POPULATION

Décret n° 55-1591 du 28 novembre 1955 portant code de déontologie médicale et remplaçant le règlement d'administration publique n° 47-1169 en date du 27 juin 1947.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice, du ministre de la santé publique et de la population et du ministre du travail et de la sécurité sociale,

Vu le code de la santé publique, livre IV, titre Ier, et notamment l'article 366, aux termes duquel « un code de déontologie propre à chacune des professions de médecin, de chirurgien-dentiste et de sage-femme, sera préparé par le conseil national de l'ordre intéressé et soumis au conseil d'Etat pour être édicté sous la forme de règlement d'administration publique »;

Vu les propositions du conseil national de l'ordre des médecins;

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Article 1er.

Les dispositions du présent code s'imposent à tout médecin inscrit au tableau de l'ordre.

Les infractions à ces dispositions relèvent de la juridiction disciplinaire de l'ordre.

TITRE Ier

Devoirs généraux des médecins.

Article 2.

Le respect de la vie et de la personne humaine constitue en toute circonstance le devoir primordial du médecin.

Article 3.

Le médecin doit soigner avec la même conscience tous ses malades, quels que soient leur condition, leur nationalité, leur religion, leur réputation et les sentiments qu'ils lui inspirent.

Article 4.

En aucun cas le médecin ne doit exercer sa profession dans des conditions qui puissent compromettre la qualité des soins et des actes médicaux.

Article 5.

Quelle que soit sa fonction ou sa spécialité, hors le seul cas de force majeure, tout médecin doit porter secours d'extrême urgence à un malade en danger immédiat, si d'autres soins médicaux ne peuvent pas lui être assurés.

Article 6.

Le médecin ne peut pas abandonner ses malades en cas de danger public, sauf sur ordre formel, et donné par écrit, des autorités qualifiées.

Article 7.

Le secret professionnel s'impose à tout médecin, sauf dérogations établies par la loi.

Article 8.

Les principes ci-après énoncés, qui sont traditionnellement ceux de la médecine française, s'imposent à tout médecin, sauf dans les cas où leur observation est incompatible avec une prescription législative ou réglementaire, où serait de nature à compromettre le fonctionnement rationnel et le développement normal des services ou institutions de médecine sociale.

Ces principes sont:

Libre choix du médecin par le malade;

Liberté des prescriptions du médecin;

Entente directe entre malade et médecin en matière d'honoraires;

Payement direct des honoraires par le malade au médecin.

Article 9.

Le médecin ne peut aliéner son indépendance professionnelle sous quelque forme que ce soit.

Article 10.

Tout médecin doit s'abstenir, même en dehors de l'exercice de sa profession, de tout acte de nature à déconsidérer celle-ci. Il est interdit à un médecin d'exercer en même temps que la médecine une autre activité professionnelle incompatible avec la dignité professionnelle.

Article 11.

La médecine ne doit pas être pratiquée comme un commerce. Sont spécialement interdits:

1° Tous les procédés, directs ou indirects, de publicité ou de réclame;

2° Les manifestations spectaculaires touchant à la médecine et n'ayant pas exclusivement un but scientifique ou éducatif.

Article 12.

Les seules indications qu'un médecin est autorisé à mentionner sur ses feuilles d'ordonnance ou dans un annuaire sont:

1° Celles qui facilitent ses relations avec ses patients;

2° La qualification qui lui aura été reconnue dans les conditions déterminées par l'ordre national des médecins avec l'approbation du ministre de la santé publique et de la population;

3° Les titres et fonctions reconnus valables par le conseil national de l'ordre;

4° Les distinctions honorifiques reconnues par la République française.

Les décisions prises pour l'application du 3° peuvent être déférées au ministre de la santé publique et de la population.

Article 13.

Les seules indications qu'un médecin est autorisé à faire figurer à la porte de son cabinet sont: le nom, les prénoms, les titres, la qualification, les jours et heures de consultation.

Ces indications doivent être présentées avec mesure selon les usages des professions libérales.

Article 14.

Tout médecin se servant d'un pseudonyme pour des activités se rattachant à sa profession, est tenu d'en faire la déclaration au conseil départemental de l'ordre.

Article 15.

Le médecin doit exercer sa profession dans les conditions lui permettant l'usage régulier d'une installation et des moyens techniques nécessaires à son art.

Article 16.

Un médecin ne peut avoir, en principe, plusieurs cabinets.

La création ou le maintien d'un cabinet secondaire peut être autorisé par le conseil départemental lorsque l'intérêt des malades l'exige.

Cette dérogation ne peut être refusée par le conseil départemental ou les conseils départementaux intéressés, si l'éloignement d'un médecin de même discipline est tel que l'intérêt des malades puisse en souffrir.

L'autorisation doit être retirée lorsque l'installation d'un médecin de même discipline est de nature à satisfaire les besoins des malades.

En aucun cas un médecin ne peut avoir, en dehors de son cabinet principal, plus d'un cabinet secondaire.

Article 17.

Il est interdit à un médecin de faire gérer un cabinet par un confrère.

Article 18.

L'exercice de la médecine foraine est interdit.

Article 19.

Sont interdits:

1° Tout acte de nature à procurer à un malade un avantage matériel injustifié ou illicite;

2° Toute ristourne en argent ou en nature faite à un malade;

3° Tout versement, acceptation ou partage clandestin d'argent entre praticiens;

4° Toute commission à quelque personne que ce soit;

5° L'acceptation d'une commission pour un acte médical quelconque et notamment pour examens, prescriptions de médicaments, d'appareils, envoi dans une station de cure ou maison de santé.

Article 20.

Est interdite toute facilité accordée à quiconque se livre à l'exercice illégal de la médecine.

Article 21.

Tout compérage entre médecins et pharmaciens, auxiliaires médicaux ou toutes autres personnes est interdit.

Il est interdit à un médecin de donner des consultations dans les locaux commerciaux où sont mis en vente des médicaments ou des appareils, ainsi que dans les dépendances desdits locaux.

Article 22.

Il est interdit à un médecin d'exercer un autre métier ou une autre profession susceptible de lui permettre d'accroître ses bénéfices par ses prescriptions ou ses conseils d'ordre professionnel.

Article 23.

Il est interdit à tout médecin qui remplit un mandat électif ou une fonction administrative d'en user à des fins professionnelles pour accroître sa clientèle.

Article 24.

Sont interdites à un médecin toutes les supercheries propres à déconsidérer sa profession, et notamment toutes les pratiques du charlatanisme.

Article 25.

Divulguer prématurément dans le public médical, en vue d'une application immédiate, un procédé de diagnostic ou de traitement nouveau et insuffisamment éprouvé, constitue de la part d'un médecin une imprudence répréhensible, s'il n'a pas pris le soin de mettre ses confrères en garde contre les dangers éventuels de ce procédé.

Divulguer ce même procédé dans le grand public quand sa valeur et son innocuité ne sont pas démontrées constitue une faute.

Tromper la bonne foi des praticiens ou de la clientèle en leur présentant comme salutaire ou sans danger un procédé insuffisamment éprouvé est une faute grave.

Article 26.

L'exercice de la médecine comporte normalement l'établissement par le médecin, conformément aux constatations médicales qu'il est en mesure de faire, des certificats, attestations ou documents dont la production est prescrite par les lois, décrets et arrêtés.

Tout certificat, attestation ou document, délivré par un médecin, doit comporter sa signature manuscrite.

Article 27.

La délivrance d'un rapport tendancieux ou d'un certificat de complaisance constitue une faute grave.

TITRE II

Devoirs des médecins envers les malades.

Article 28.

Le médecin, dès l'instant qu'il est appelé à donner des soins à un malade et qu'il a accepté de remplir cette mission, s'oblige :

1° A lui assurer aussitôt tous les soins médicaux en son pouvoir et désirables en la circonstance, personnellement ou avec l'aide de tiers qualifiés ;

2° A agir toujours avec correction et aménité envers le malade et à se montrer compatissant envers lui.

Article 29.

Le médecin doit toujours élaborer son diagnostic avec la plus grande attention, sans compter avec le temps que lui coûte ce travail et, s'il y a lieu, en s'aidant ou se faisant aider, dans toute la mesure du possible, des conseils les plus éclairés et des méthodes scientifiques les plus appropriées.

Après avoir formulé un diagnostic et posé une indication thérapeutique, le médecin doit s'efforcer d'obtenir l'exécution du traitement, particulièrement si la vie du malade est en danger.

En cas de refus, il peut cesser ses soins dans les conditions de l'article 36.

Article 30.

Dans toute la mesure compatible avec la qualité et l'efficacité des soins et sans négliger son devoir d'assistance morale envers son malade, le médecin doit limiter au nécessaire ses prescriptions et ses actes.

Article 31.

Le médecin appelé à donner des soins dans une famille ou dans un milieu quelconque doit assurer la prophylaxie. Il met les malades et leur entourage en présence de leurs responsabilités vis-à-vis d'eux-mêmes et de leur voisinage. Il doit s'efforcer d'imposer, en refusant au besoin de continuer ses soins, le respect des règles d'hygiène et de prophylaxie.

Article 32.

Appelé d'urgence auprès d'un mineur ou d'un autre incapable, et lorsqu'il est impossible de recueillir en temps utile le consentement du représentant légal, le médecin doit donner les soins qui s'imposent.

Article 33.

Hors le cas prévu à l'article précédent, le médecin attaché à un établissement comportant le régime de l'internat, doit, en présence d'une affection grave, faire avertir les parents et accepter ou provoquer, s'il le juge utile, la consultation du médecin désigné par le malade ou sa famille.

Article 34.

Un pronostic grave peut légitimement être dissimulé au malade. Un pronostic fatal ne peut lui être révélé qu'avec la plus grande circonspection, mais il doit l'être généralement à sa famille, à moins que le malade ait préalablement interdit cette révélation ou désigné les tiers auxquels elle doit être faite.

Article 35.

Hors le cas d'urgence et celui où il manquerait à ses devoirs d'humanité, un médecin a toujours le droit de refuser ses soins pour des raisons professionnelles ou personnelles.

Article 36.

Le médecin peut se dégager de sa mission, à condition :

1° De ne jamais nuire de ce fait à son malade ;

2° De s'assurer de la continuité des soins et de fournir à cet effet les renseignements utiles.

Article 37.

Le médecin ne doit pas s'immiscer dans les affaires de famille.

Article 38.

Il ne peut être procédé à un avortement thérapeutique que si cette intervention est le seul moyen susceptible de sauvegarder la vie de la mère.

Lorsque la sauvegarde de la vie de la mère gravement menacée exige soit une intervention chirurgicale, soit l'emploi d'une thérapeutique susceptible d'entraîner l'interruption de la grossesse, le médecin traitant ou le chirurgien devront obligatoirement prendre l'avis de deux médecins consultants, dont l'un pris sur la liste des experts près le tribunal civil qui, après examen et discussion, attesteront par écrit que la vie de la mère ne peut être sauvegardée qu'au moyen d'une telle intervention thérapeutique.

Un des exemplaires du protocole de la consultation sera remis à la malade, les deux autres conservés par les deux médecins consultants.

En outre, un protocole de la décision prise n'indiquant pas le nom de la malade, doit être adressé sous pli recommandé au président du conseil départemental au tableau duquel figurent ces médecins.

En cas d'indication d'avortement thérapeutique, le médecin doit s'incliner devant le refus éventuel de la malade dûment informée. Cette règle ne peut supporter d'exception que dans les cas d'extrême urgence et lorsque la malade est hors d'état de donner son consentement.

Si le médecin, en raison de ses convictions, estime qu'il lui est interdit de conseiller de pratiquer l'avortement, il peut se retirer en assurant la continuité des soins par un confrère qualifié.

Article 39.

Au cours d'un accouchement dystocique ou prolongé, le médecin doit se considérer comme étant le seul juge des intérêts respectifs de la mère et de l'enfant, sans se laisser influencer par des considérations d'ordre familial.

Article 40.

Le médecin doit toujours établir lui-même sa note d'honoraires; il doit le faire avec tact et mesure. Les éléments d'appréciation sont la situation de fortune du malade, la notoriété du médecin, les circonstances particulières.

Un médecin n'est jamais en droit de refuser à son client des explications sur sa note d'honoraires.

Article 41.

Sous réserve de l'application des lois, il est interdit à tout médecin d'abaisser ses honoraires dans un intérêt de concurrence au-dessous des barèmes publiés par les organismes professionnels qualifiés.

Il reste libre de donner gratuitement ses soins quand sa conscience le lui commande.

Article 42.

Le forfait pour la durée d'un traitement est interdit, si ce n'est pour un accouchement, une opération chirurgicale, un traitement physiothérapique, un traitement dans une station de cure ou un établissement de soins, ou dans quelques cas exceptionnels pour une série d'interventions, après accord du conseil départemental.

Le forfait pour l'efficacité d'un traitement est interdit en toutes circonstances.

Article 43.

La rencontre en consultation entre un médecin traitant et un médecin consultant légitime pour le premier des honoraires spéciaux.

Article 44.

Tout partage d'honoraires entre médecin traitant d'une part, consultant, chirurgien ou spécialiste d'autre part, lors d'une consultation ou d'un acte opératoire, étant formellement interdit, chaque médecin doit présenter sa note personnelle.

En aucun cas le chirurgien, spécialiste ou consultant, ne peut accepter de remettre lui-même les honoraires au médecin traitant, mais il doit préciser que ces derniers ne sont pas compris dans sa note.

L'acceptation, la sollicitation ou l'offre d'un partage d'honoraires, même non suivis d'effet, constitue une faute professionnelle grave.

Article 45.

Le chirurgien a le droit de choisir son aide ou ses aides opératoires ainsi que l'anesthésiste. Les honoraires de ceux-ci peuvent, soit être réclamés par eux directement à l'opéré, soit figurer sur la note que le chirurgien remet à l'opéré. Toutefois lorsque le chirurgien croit devoir confier les fonctions d'aide opératoire ou d'anesthésiste au médecin traitant, celui-ci doit réclamer ses honoraires directement à l'opéré.

Article 46.

La présence du médecin traitant à une opération chirurgicale lui donne droit à des honoraires spéciaux, si elle est demandée ou acceptée par le malade ou sa famille.

TITRE III

Devoirs des médecins en matière de médecine sociale.

Article 47.

Il est du devoir du médecin, compte tenu de son âge, de son état de santé et de son éventuelle spécialisation, de prêter son concours à l'action entreprise par les autorités compétentes en vue de la protection de la santé et de l'organisation de la permanence des soins là où elle est nécessaire et possible.

Article 48.

L'existence d'un tiers garant (assurances, publiques ou privées, assistance, etc.) ne doit pas amener le médecin à déroger aux prescriptions de l'article 30.

Article 49.

L'exercice habituel de la médecine sous quelque forme que ce soit au service d'une entreprise, d'une collectivité ou d'une institution de droit privé doit, dans tous les cas, faire l'objet d'un contrat écrit.

Tout projet de convention ou renouvellement de convention avec un des organismes prévus à l'alinéa précédent en vue de l'exercice de la médecine doit être préalablement communiqué au conseil départemental intéressé. Celui-ci vérifie sa conformité avec les prescriptions du présent code, ainsi que, s'il en existe, avec les clauses des contrats types établis, soit d'accord avec le conseil national et les collectivités ou institutions intéressées, soit conformément à des dispositions législatives ou réglementaires.

Le médecin doit signer et remettre au conseil départemental une déclaration aux termes de laquelle il affirmera sur l'honneur qu'il n'a passé aucune contre-lettre relative au contrat soumis à l'examen du conseil.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux médecins placés sous le régime d'un statut arrêté par l'autorité publique.

Article 50.

Les médecins sont tenus de communiquer au conseil national de l'ordre, par l'intermédiaire du conseil départemental, les contrats intervenus entre eux et une administration publique ou une collectivité administrative. Les observations que le conseil national aurait à formuler sont adressées par lui au ministre dont dépend l'administration intéressée.

Article 51.

Sauf cas d'urgence et sous réserve des dispositions législatives ou réglementaires relatives aux services médicaux et sociaux du travail, aucun médecin qui assure le service de la médecine préventive pour le compte d'une collectivité n'a le droit d'y donner des soins, à moins qu'il ne s'agisse de malades astreints au régime de l'internat, auprès desquels il peut être accrédité comme médecin de l'établissement ou d'œuvres, d'établissements ou d'institutions autorisés à cet effet dans un intérêt public par le ministre de la santé publique et de la population, après avis du conseil national de l'ordre des médecins.

Dans tous les autres cas, il doit renvoyer la personne qu'il a reconnue malade au médecin traitant ou, si le malade n'en a pas, lui laisser toute latitude d'en choisir un. Cette prescription s'applique également aux médecins qui assurent une consultation publique de dépistage.

Il est interdit au médecin qui, tout en faisant de la médecine de soins, pratique la médecine préventive dans une collectivité ou fait une consultation publique de dépistage d'user de cette fonction pour augmenter sa clientèle particulière. Dans le cas de la médecine d'entreprise, il ne doit, sauf impossibilités locales, exercer la médecine de soins que dans une zone suffisamment éloignée de la collectivité à laquelle il est attaché à temps partiel; il doit s'abstenir de recevoir dans son cabinet ou de visiter à domicile un travailleur de cette entreprise ou un membre de sa famille vivant sous le même toit, à moins que l'urgence des soins à donner justifie son intervention, ou que son abstention ne conduise à conférer un monopole de fait à un autre praticien.

Article 52.

Nul ne peut être à la fois, sauf cas d'urgence, médecin contrôleur et médecin traitant d'un même malade, ni devenir ultérieurement son médecin pendant une durée d'un an à compter de l'exercice à l'égard de ce malade du dernier acte de contrôle. Cette interdiction s'étend aux membres de la famille du malade vivant avec lui, et, si le médecin est accrédité auprès d'une collectivité, aux membres de celle-ci.

Article 53.

Le médecin contrôleur doit faire connaître au malade soumis à son contrôle qu'il l'examine en tant que médecin contrôleur.

Il doit être très circonspect dans ses propos et s'interdire toute révélation ou toute interprétation.

Article 54.

Le médecin contrôleur ne doit pas s'immiscer dans le traitement. Toutefois, si au cours d'un examen, il se trouve en désaccord avec son confrère sur le diagnostic ou le pronostic, et s'il lui apparaît qu'un élément important et utile à la conduite du traitement semble avoir échappé à son confrère, il doit le lui signaler personnellement.

Article 55.

Le médecin chargé du contrôle est tenu au secret vis-à-vis de son administration à laquelle il ne doit fournir que ses conclusions sur le plan administratif sans indiquer les raisons d'ordre médical qui les motivent.

Les renseignements d'ordre médical contenus dans les dossiers établis par ce médecin ne peuvent être communiqués, ni aux personnes étrangères au service médical, ni à une autre administration.

Article 56.

Nul ne peut être à la fois médecin expert et médecin traitant d'un même malade.

Sauf accord des parties, un médecin ne doit pas accepter une mission d'expertise dans laquelle sont en jeu les intérêts d'un de ses clients, d'un de ses amis, d'un de ses proches, d'un groupement qui fait appel à ses services. Il en est de même lorsque ses propres intérêts sont en jeu.

Article 57.

Le médecin expert doit, avant d'entreprendre toute opération d'expertise, informer de sa mission la personne qu'il doit examiner.

Article 58.

Lorsqu'il est investi de sa mission, le médecin expert, ou le médecin contrôleur, doit se recuser s'il estime que les questions qui lui sont posées sont étrangères à la technique proprement médicale.

Dans la rédaction de son rapport, le médecin expert ne doit révéler que les éléments de nature à fournir les réponses aux questions posées dans la décision qui l'a nommé.

Hors de ces limites, le médecin expert doit taire ce qu'il a pu apprendre à l'occasion de sa mission.

TITRE IV

Devoirs de confraternité.

Article 59.

Les médecins doivent entretenir entre eux des rapports de bonne confraternité. Ils se doivent une assistance morale.

Celui qui a un dissentiment professionnel avec son confrère doit d'abord tenter de se réconcilier avec lui; s'il n'a pu réussir, il peut en aviser le président du conseil départemental de l'ordre.

Il est interdit de calomnier un confrère, de médire de lui, ou de se faire l'écho de propos capables de lui nuire dans l'exercice de sa profession.

Il est de bonne confraternité de prendre la défense d'un confrère injustement attaqué.

Article 60.

Le détournement ou la tentative de détournement de clientèle est interdit.

Article 61.

Le médecin appelé auprès d'un malade que soigne un de ses confrères doit respecter les règles suivantes:

Si le malade entend renoncer aux soins de son premier médecin, s'assurer de cette volonté expresse et prévenir le confrère;

Si le malade a simplement voulu demander un avis sans changer de médecin traitant, proposer une consultation en commun et se retirer après avoir assuré les seuls soins d'urgence. Au cas où, pour une raison valable, la consultation paraîtrait impossible ou inopportune, le médecin pourrait examiner le malade mais réserverait à son confrère son avis sur le diagnostic et le traitement;

Si le malade a appelé, en raison de l'absence de son médecin habituel, un autre médecin, celui-ci doit assurer les soins pendant cette absence, les cesser dès le retour du confrère et donner à ce dernier toutes informations utiles.

Article 62.

Le médecin peut, dans son cabinet, accueillir tous les malades, quel que soit leur médecin traitant, sous les réserves indiquées à l'article suivant.

Article 63.

Le médecin consulté à son cabinet par un malade venu à l'insu de son médecin traitant doit s'efforcer d'entrer en rapport avec ce dernier afin de lui faire part de ses conclusions, sauf opposition du malade.

Article 64.

Le médecin traitant d'un malade doit proposer une consultation dès que les circonstances l'exigent.

Il doit accepter une consultation demandée par le malade ou son entourage.

Dans les deux cas le médecin traitant propose le consultant qu'il juge le plus qualifié, mais il doit tenir compte des désirs du malade et accepter en principe, sauf raison sérieuse, de rencontrer en consultation tout médecin inscrit au tableau de l'ordre. Il a la charge d'organiser les modalités de la consultation.

Si le médecin traitant ne croit pas devoir donner son agrément au choix formulé, il a la possibilité de se retirer et ne doit à personne l'explication de son refus.

Article 65.

A la fin d'une consultation entre deux ou plusieurs médecins, il est de règle que leurs conclusions, rédigées en commun, soient formulées par écrit, signées par le médecin traitant et contresignées par le ou les médecins consultants.

Quand il n'est pas rédigé de conclusions écrites, le consultant est censé admettre qu'il partage entièrement l'avis du médecin traitant.

Article 66.

Quant, au cours d'une consultation entre médecins, les avis du consultant et du médecin traitant diffèrent essentiellement, le médecin traitant est libre de cesser les soins si l'avis du consultant prévaut.

Article 67.

Un médecin qui a été appelé en consultation ne doit pas revenir auprès du malade examiné en commun, en l'absence du médecin traitant ou sans son approbation, au cours de la maladie ayant motivé la consultation.

Article 68.

Un médecin ne peut se faire remplacer dans sa clientèle que temporairement par un confrère ou un étudiant remplissant les conditions prévues par la loi; s'il s'agit d'un étudiant ou d'un médecin non inscrit au tableau de l'ordre, le conseil départemental, informé obligatoirement et immédiatement, apprécie si le remplaçant présente les conditions de moralité nécessaires.

Pendant la période de remplacement, l'étudiant ou le médecin relève de la juridiction disciplinaire de l'ordre.

Article 69.

Un médecin qui, soit pendant, soit après ses études, a remplacé un de ses confrères, ne doit pas s'installer pendant un délai de deux ans dans un poste où il puisse entrer en concurrence directe avec le médecin qu'il a remplacé, à moins qu'il n'y ait entre les intéressés un accord qui doit être notifié au conseil départemental.

Lorsque cet accord ne peut être obtenu, le cas peut être soumis au conseil départemental de l'ordre.

Article 70.

Un médecin ne doit pas s'installer dans l'immeuble habité par un confrère en exercice, sans l'agrément de celui-ci, ou, à défaut, sans l'autorisation du conseil départemental de l'ordre.

Article 71.

Toute association ou société entre médecins doit faire l'objet d'un contrat écrit qui respecte l'indépendance professionnelle de chacun d'eux.

Les projets de contrat doivent être communiqués au conseil départemental de l'ordre qui vérifie leur conformité avec les principes du présent code, ainsi que, s'il en existe, avec les clauses essentielles des contrats-types établis par le conseil national.

Article 72.

En dehors des services hospitaliers, il est interdit à tout médecin de se faire assister dans l'exercice normal habituel et organisé de sa profession, sauf urgence et pour une durée maximum d'un mois, d'un médecin exerçant sous le nom du titulaire du poste.

Article 73.

Dans tous les cas où ils sont interrogés en matière disciplinaire, les médecins sont, dans la mesure compatible avec le respect du secret professionnel, tenus de révéler tous les faits utiles à l'instruction parvenus à leur connaissance.

TITRE V

Devoirs des médecins envers les membres des professions paramédicales et les auxiliaires médicaux.

Article 74.

Dans leurs rapports professionnels avec les membres des professions paramédicales notamment les pharmaciens, les chirurgiens-dentistes, les sages-femmes, les médecins doivent respecter l'indépendance de ceux-ci.

Ils doivent éviter tout agissement injustifié tendant à leur nuire vis-à-vis de leur clientèle et se montrer courtois à leur égard.

Article 75.

Le médecin a le devoir de se montrer courtois et bienveillant envers les auxiliaires médicaux et de s'attacher à ne pas leur nuire inconsidérément.

Article 76.

Tout projet de contrat d'association ou de société ayant un objet professionnel entre un ou plusieurs médecins et un ou plusieurs membres de l'une des professions visées aux deux articles précédents, doit, après avis du conseil départemental de l'ordre des médecins, être soumis au conseil national de l'ordre des médecins, qui vérifie notamment si ce projet est conforme aux lois en vigueur ainsi qu'au code de déontologie médicale, et s'il respecte la dignité professionnelle du médecin.

TITRE VI

Dispositions diverses.

Article 77.

Toutes décisions prises par les conseil départementaux en vertu des dispositions du présent code peuvent être réformées ou annulées par le conseil national, soit d'office, soit à la demande des intéressés, laquelle doit être présentée dans les deux mois de la notification de la décision.

Article 78.

Tout médecin, lors de son inscription au tableau doit affirmer devant le conseil départemental de l'ordre qu'il a eu connaissance du présent code, et s'engager sous serment et par écrit à le respecter.

Article 79.

Tout médecin qui cesse d'exercer est tenu d'en avertir le conseil départemental. Celui-ci lui donne acte de sa décision et en informe le conseil national. Si l'intéressé le demande expressément, il n'est plus maintenu au tableau.

Article 80.

Les ministres de la justice, de la santé publique et de la population, du travail et de la sécurité sociale, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 28 novembre 1955.

EDGAR FAURE.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre de la santé publique et de la population,
BERNARD LAFAY.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
SCHUMAN.

Le ministre du travail et de la sécurité sociale,
PAUL BACON.

Vote par correspondance des hospitalisés.

Le ministre de la santé publique et de la population,

Vu la loi du 29 juillet 1913 et les textes subséquents ayant pour objet d'assurer le secret et la liberté de vote ainsi que la sincérité des opérations électorales;

Vu la loi n° 46-662 du 12 avril 1946 instituant une procédure spéciale de vote par correspondance en faveur de certaines catégories d'électeurs empêchés de voter dans les conditions normales, et notamment l'article 2 (8°) de ce texte;

Vu les arrêtés des 16 avril 1946 et 15 mai 1951 relatifs au vote par correspondance des hospitalisés,

Arrête:

Art. 1er. — L'article 1er de l'arrêté du 15 mai 1951, relatif au vote par correspondance des hospitalisés, est modifié ainsi qu'il suit:

« Pourront, sur leur demande, exercer leur droit de vote dans les conditions fixées par la loi du 12 avril 1946, les malades, les femmes en couches, les infirmes ou les incurables en traitement ou en pension dans les établissements de soins ou d'assistance publics ou privés ci-après désignés:

Etablissements nationaux de soins et d'assistance.

« Maison maternelle nationale (non compris les services recevant les malades internés par application de la loi du 30 juin 1838)
« Hospice national des Quinze-Vingts.
« Asile national des convalescents de Saint-Maurice.
« Asile national des convalescents du Vésinet.
« Hôpital-hospice national Dufresne-Sommeiller.

Autres établissements publics ou privés.

« Hôpitaux et hospices (non compris les services recevant des malades internés par application de la loi du 30 juin 1838).
« Maisons maternelles et maternités.
« Maisons de convalescence.
« Centres régionaux de lutte contre le cancer.
« Sanatoria et préventoria pour adultes, hôtels de cure.
« Etablissements de postcure pour tuberculeux.
« Léproseries.
« Maisons de santé, cliniques et autres établissements de cure.
« Maisons de retraite ou de repos.
« Centres de réadaptation fonctionnelle.
« Centres de rééducation professionnelle.
« Centres d'assistance par le travail.
« Centres d'hébergement. »

Art. 2 — Le directeur général de la population et de l'entr'aide sociale, le directeur de l'hygiène publique et des hôpitaux, le directeur de l'hygiène sociale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 3 décembre 1955.

BERNARD LAFAY.

AVIS ET COMMUNICATIONS

Ministère des finances et des affaires économiques.

Avis relatif au tirage de la quarante-septième tranche de la loterie nationale 1955.

Le tirage de la quarante-septième tranche de la loterie nationale 1955 aura lieu le mercredi 7 décembre 1955, à vingt heures trente, en présence du public.

Ministère des travaux publics, des transports et du tourisme.

TARIFS DE TRANSPORT
SUR LES CHEMINS DE FER D'INTERET GENERAL

1° Propositions de tarifs de transport présentées à l'homologation ministérielle.

La Société nationale des chemins de fer français a soumis à l'homologation ministérielle la proposition de compléter à partir du 15 janvier 1956 le chapitre 8 (§ 1) du tarif n° 2 comme il est indiqué ci-après:

CHAPITRE 8. — Région du Sud-Ouest.

§ 1. — Marchandises désignées ci-après:

Blé (90), farine de blé (93) (1), semoule (114), par rame de 100 tonnes en wagons chargés d'au moins 20 tonnes;
Céréales non dénommées (91), par rame de 100 tonnes en wagons chargés d'au moins 15 tonnes;
Issues de grains ou de graines (104).

. . . . . .

(Le reste sans changement.)

(*Paris, le 1er décembre 1955.*)

La Société nationale des chemins de fer français a soumis à l'homologation ministérielle la proposition de publier, à partir du 11 décembre 1955, un deuxième supplément au tarif international n° 3202 pour le transport, à petite vitesse, par train complet, des minerais de fer de l'Ouest de la France sur la Belgique.

Ce supplément est déposé dans les gares intéressées où le public peut, sur sa demande, en prendre connaissance.

(*Paris, le 1er décembre 1955.*)

La Société nationale des chemins de fer français a soumis à l'homologation ministérielle la proposition d'insérer, à partir du 15 janvier 1956, dans le tarif n° 3, les nouvelles dispositions reproduites ci-après:

CHAPITRE 3. — Société nationale des chemins de fer français.

. . . . . .

§ . . . . — Beurre (115), fromages (116), œufs (144) et (161), d'une gare quelconque de la Société nationale des chemins de fer français à Marseille (toutes gares).

Prix des barèmes résultant de l'application des dispositions du 1° de l'article 49 des conditions générales d'application des tarifs marchandises aux barèmes minimum et maximum prévus au chapitre 1er (§ 1) du présent tarif.

Lorsque le tonnage des envois reçus annuellement à Marseille (toutes gares) par des destinataires ayant réalisé chacun un tonnage de 1.000 tonnes, adhérant à un groupement agréé par la Société nationale des chemins de fer français, atteindra 8.000 tonnes, il sera accordé à ce groupement, par voie de détaxe, sur les taxes de transport payées par application des prix ci-dessus, de ceux des chapitres 1er (§ II) et 3 (§ I A) du présent tarif, à l'exclusion du droit d'enregistrement et de timbre, une réduction dont le taux sera égal au taux moyen résultant, pour l'ensemble des tonnages reçus par ledit groupement et transportés aux conditions ci-dessus des réductions suivantes:

5 p. 100 jusqu'à 8.000 tonnes;
20 p. 100 pour le tonnage en excédent de 8.000 tonnes,

sans que la réduction appliquée puisse être supérieure à 10 p. 100.

En aucun cas la somme payée par l'expéditeur ou le destinataire, compte tenu de la réduction ci-dessus, ne pourra être inférieure à celle résultant de l'application des barèmes ci-dessous:

Par wagon chargé de 3 tonnes, jusqu'à 99 kilomètres: barème 38; au delà: barème 230.
Par wagon chargé de 5 tonnes, jusqu'à 49 kilomètres: barème 52; au delà: barème 218.
Par wagon chargé de 7 tonnes: barème 261.
Par wagon chargé de 8 tonnes: barème 265.
Par wagon chargé de 10 tonnes: barème 273.
Par wagon chargé de 12 tonnes: barème 278.

(*Paris, le 1er décembre 1955.*)

2° *Décisions ministérielles intervenues sur les propositions de tarifs.*

(La date indiquée en tête de chaque affaire est celle de la décision ministérielle. La date du *Journal officiel* mentionnée est celle du numéro qui a publié la proposition.)

A. — Autorisations provisoires.

30 *novembre* 1955. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition du 25 novembre 1955 tendant à mettre en vigueur un 4e supplément au tarif international C. E. C. A. n° 2301/6301 pour le transport, à petite vitesse, par rame, des combustibles minéraux de la Belgique et des Pays-Bas sur la France. (*Journal officiel* du 29 novembre 1955.)

Autorisation de mise en application provisoire des dispositions proposées, à partir du 1er décembre 1955, sous réserve de la décision à intervenir après achèvement des formalités de l'instruction réglementaire.

29 *novembre* 1955. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition du 24 novembre 1955 tendant à mettre en vigueur un additif au tarif international C. E. C. A. pour le transport, à petite vitesse, de la houille et du coke de houille de certaines gares des bassins d'Aix-la-Chapelle et de la Ruhr à destination de certaines gares françaises. (*Journal officiel* du 29 novembre 1955.)

Autorisation de mise en application provisoire des dispositions proposées, à partir du 30 novembre 1955, sous réserve de la décision à intervenir après achèvement des formalités de l'instruction réglementaire.

B. — Homologations.

2 *décembre* 1955. — **Chemin de fer de la Mure.** — Proposition du 31 octobre 1955 tendant à modifier les dispositions du tarif n° 7 (combustibles minéraux, bois de mines). (*Journal officiel* du 15 novembre 1955.)

Homologation accordée, à titre provisoire, après autorisation de mise en vigueur immédiate donnée par décision du 21 novembre 1955. (*Journal officiel* du 29 novembre 1955.)

2 *décembre* 1955. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition du 25 août 1955 tendant à mettre en vigueur des dispositions complémentaires uniformes à:

La « Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C. I. V.) »;

La « Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.) »,

du 25 octobre 1952 (*Journal officiel* du 30 août 1955.)

Homologation accordée, à titre provisoire, après décision de veto du 23 septembre 1955 (*Journal officiel* du 25 octobre 1955), sous la réserve acceptée par la Société nationale des chemins de fer français que son application sera limitée à une durée d'un an à compter du 1er mars 1956.

2 *décembre* 1955. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition du 7 novembre 1955 tendant à mettre en vigueur un tarif international pour le transport, par wagon complet, des provendes et tourteaux expédiés d'Etampes à Rotterdam via Feignies (Essen frontière). (*Journal officiel* du 15 novembre 1955.)

C. — Décision prise sur des propositions présentées par la Société nationale des chemins de fer français concernant des prix d'application prévus conformément à l'article 14 (1e, « b ») du cahier des charges.

26 *novembre* 1955. — **Société nationale des chemins de fer français.** — Proposition présentée conformément aux dispositions de l'article 14 (1e, *b*) du cahier des charges et concernant la création, dans la limite des barèmes à maximum et à minimum du chapitre 1er des tarifs n° 100, titre II, et n° 3, des dispositions d'application pour le transport, en régime accéléré, des fruits et légumes non dénommés et des pommes de terre en provenance d'Afrique du Nord, expédiés d'une gare desservant un port méditerranéen à une gare quelconque de la Société nationale des chemins de fer français. (*Journal officiel* du 15 novembre 1955).

Pas d'objection à la mise en application de ces dispositions, étant entendu que celle-ci entraînera la suppression des prix mis en vigueur depuis le 12 août 1953, dans le cadre du tarif n° 3, pour les transports de marchandises de l'espèce acheminées sur la relation Port-Vendres-Ville—Paris.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire

Le Préfet Directeur des Journaux officiels,
JEAN-PAUL MARTIN

COTE DES CHANGES

VERSEMENT TÉLÉGRAPHIQUE

Derniers cours cotés en Bourse	Pays	Devise	Parité	Cours limites pratiqués par la Banque de France		Cours extrêmes cotés à la Bourse du 5 déc. 1955.	
350 ..	États-Unis	1 $ U S A	350 .. (1)	.... ..	.... ..	349 95	.... ..
349 90	Canada	1 $ Can	.... ..	.... ..	.... ..	349 90	.... ..
464 ..	Côte Fse Somalie	100 F Djib	464 0727	.... ..	.... ..	464 ..	.... ..
2795 ..	Mexique	100 pos	2800 ..	.... ..	.... ..	.... ..	.... ..
8360 50	Allemagne occid	100 D Mk	8333 33	8271 ..	8398 .	8357 ..	8355 50
702 95	Belgique	100 F b	700 ..	694 75	705 25	702 45	702 30
5083 ..	Danemark	100 c d	5067 22	5029 25	5105 25	5079 ..	.... ..
983 10	Gde-Bretagne ..	1 liv st	980 ..	972 65	987 35	982 10	982 25
55 83	Italie	100 lire	56 098	55 59	56 43	55 81	55 795
4913 ..	Norvège	100 c n	4900 ..	4863 50	4937 ..	4911 ..	4910 ..
9255 ..	Pays-Bas	100 fl	9210 52	9141 60	9279 40	9247 ..	9241 ..
6761 ..	Suède	100 c s	6765 625	6715 ..	6816 50	6762 ..	6760 ..
8019 ..	Suisse	100 f s	8003 98	7944 ..	8064 ..	8015 ..	8013 ..
1336 25	Autriche	100 sch	1346 15	1336 05	1356 25	1336 25	.... ..
1013 ..	Égypte	1 liv ég	1005 01	997 ..	1013 ..	.... ..	.... ..
1208 50	Portugal	100 esc	1217 39	1208 25	1226 50	1208 50	.... ..
4897 50	Tchécoslovaquie	100 kcs	4864 11	4824 50	4897 50	4897 50	.... ..
117 10	Yougoslavie ...	100 din	116 666	115 70	117 60	117 10	.... ..

Zone C. F. A.	100 F C F A	200
Zone C. F. P.	100 F C F P.....	550
États associés du Cambodge, du Laos et du Viet-Nam...	100 piastres	1000

(1) Cours de référence défini par l'avis n° 421 de l'office des changes

ANNONCES

LES ANNONCES SONT REÇUES A L'AGENCE HAVAS, 62, RUE DE RICHELIEU, PARIS
Compte chèque postal 1 014.00, Paris,
ET DANS SES SUCCURSALES DES DEPARTEMENTS

L'Administration et les fermiers déclinent toute responsabilité quant à la teneur des annonces.

AVIS DIVERS

Société de l'histoire du costume. Assemblée générale le 13 décembre 1955, à quinze heures, à la bibliothèque de la ville de Paris, 31, rue de Sévigné.

SOCIETE ANONYME du SANATORIUM d'ENVAL

SIÈGE SOCIAL: ENVAL, PRÈS RIOM (PUY-DE-DÔME)
(EN LIQUIDATION APRÈS DISSOLUTION VOLONTAIRE)

Avis aux actionnaires.

MM. les actionnaires de la Société du sanatorium d'Enval sont informés que le liquidateur met en payement, à compter du 15 décembre 1955, le solde de la répartition de liquidation, soit 230 F net par action, contre remise des actions de 100 F vertes nos 1 à 9000, émises en 1924 et comportant le coupon no 1 attaché.

Les actionnaires qui n'auraient pas encore encaissé les diverses sommes déjà versées, savoir:

Premier acompte: 1.230 F net par action mis en payement le 17 août 1953;

Deuxième acompte: 1.118 F net par action mis en payement le 15 février 1954; 100 F remboursement du capital mis en payement le 15 février 1954,

pourront en obtenir le payement en même temps que le règlement du solde de répartition, en déposant leurs titres et en présentant leurs demandes d'encaissement sans frais:

A la banque Nuzer, à Clermont-Ferrand et à Riom;
Au Comptoir national d'escompte de Paris dans ses agences de Clermont-Ferrand et de Riom.

Le liquidateur.

MINISTERE DE LA FRANCE D'OUTRE-MER

Avis de tirage d'amortissement des emprunts de Madagascar 3 0/0 1903-1905 à effectuer le 5 janvier 1956, à neuf heures quinze, au siège social du Comptoir national d'escompte de Paris.

DEMANDES DE CHANGEMENT DE NOM

Mme Scandella (Odette), née le 10 octobre 1915 au Narbief (Doubs), demeurant chemin de Charigney, à Besançon, agissant au nom de son fils mineur René Laubert, né le 2 septembre 1937 à Besançon, dépose une requête auprès du garde des sceaux à l'effet de substituer au nom patronymique de son fils celui de Scandella.

M. Jacques Laubert, né le 4 décembre 1934 à Besançon, demeurant chemin de Charigney, à Besançon, dépose une requête auprès du garde des sceaux à l'effet de substituer à son nom patronymique celui de Scandella.

Mme Cartier (Georgette), née à Préseau (Nord) le 23 novembre 1920, domiciliée à Paris (13e), 43, avenue des Gobelins, épouse divorcée de M. Brahim ben Mohamed, épouse en secondes noces de M. Testart, agissant au nom de son enfant mineur Brahim (Roselyne), née à Paris (15e) le 27 novembre 1946, dépose une requête auprès du garde des sceaux à l'effet de substituer au patronyme de sa fille mineure celui de Testart, ou subsidiairement Cartier.

M. Gérard Goldstein, né à Paris (20e) le 19 octobre 1934, demeurant chez son père, 53, rue de Clichy, à Paris (9e), dépose une requête auprès du garde des sceaux à l'effet de substituer à son nom patronymique celui de Gauval, ou subsidiairement celui de Gautin, ou plus subsidiairement encore celui de Jourtin.

M. Victor Goldstein, né à Paris (18e) le 23 janvier 1909, chirurgien dentiste, demeurant à Paris (9e), 53, rue de Clichy, tant pour lui-même que pour son fils mineur Lionel Goldstein, né le 15 mai 1947 à Neuilly-sur-Seine, dépose une requête auprès du garde des sceaux à l'effet de substituer à son nom patronymique celui de Gauval, ou subsidiairement celui de Gautin, ou plus subsidiairement encore celui de Jourtin.

AVIS D'ADJUDICATIONS

Préfecture du Gard.

PONTS ET CHAUSSÉES

Route nationale no 576 de Remoulins à Valréas.

Reconstruction du pont de Roquemaure sur le Rhône.

2e lot: piles et superstructure.

Adjudication restreinte sur offres de prix

Rectificatif à l'arrêté préfectoral du 21 novembre 1955:

Montant du cautionnement définitif, au lieu de: « 3 0/0 du montant initial du marché », lire: « 1 1/2 0/0 du montant initial du marché ».

ASSOCIATIONS

ASSOCIATIONS FRANÇAISES

DECLARATIONS
(Décret du 16 août 1901.)

5 novembre 1955. Déclaration à la préfecture de police. **Association de parents d'élèves de l'institution laïque de jeunes filles Jeanne-d'Arc.** But: grouper les chefs de famille ayant la charge des enfants inscrits à l'école dans les classes du premier degré; toutes activités susceptibles d'apporter un soutien matériel et moral aux familles et à l'école. Siège social: 18, rue Auguste-Simon, Maisons-Alfort.

6 novembre 1955. Déclaration à la sous-préfecture de Narbonne. **Association familiale rurale de Sainte-Valière.** But: assistance mutuelle entre les familles. Siège social: salle du peuple, Sainte-Valière (Aude).

23 novembre 1955. Déclaration à la sous-préfecture d'Apt. **Le Carrefour.** But: centre littéraire et artistique pour favoriser sous toutes ses formes le développement des arts et des lettres. Siège social: mairie de Roussillon (Vaucluse).

Paris — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.